DAPHNIA48jj 30/3/09 14:20 Página 1

PRIMAVERA 2009 Nº 48

www.istas.ccoo.es

daphnia

istas CCOO

boletín informativo sobre la prevención de la contaminación y la producción limpia

Fernando de Miguel

La economía verde sale al rescate

Escriben: Jorge Riechmann, Roberto Bermejo, Cristina Monge, Eva Hernández, Bruno Estrada, Fernando Prats y Manuel Garí

DAPHNIA48jj 30/3/09 14:20 Página 2

daphnia

tribuna

Pau Noy Serrano. España se mueve mal 4

Daniel Albarracín. El modelo de comercio ciudadano sostenible 6

energía y cambio climático

Resultados modestos en la Cumbre del Clima de Poznan. Entre Bali y Copenhague 8

Aprobado el paquete europeo de energía y cambio climático. Una oportunidad para la acción sindical 10

salud

¿REACH nos protege? 12

gestión ambiental en la empresa

La hora de la verdad de los sistemas de gestión ambiental 13

medio natural

¿Productivismo o multifuncionalidad del campo? 15

movilidad

Gesmopoli, una iniciativa novedosa y pionera de acceso a los polígonos 17

Para moverse sin humos 18

Alternativas sostenibles a la movilidad en Murcia 19

formación

El medio ambiente es una oportunidad para el empleo. Fórmate, piensa, participa, actúa 20

experiencias sindicales

El día a día de la salud laboral 21

propuestas 22

entrevista

Llorenç Serrano 23

dossier. La economía verde sale al rescate

Vivimos tiempos excepcionales I

El desarrollo de las renovables como política anticrisis II

La crisis, una oportunidad para repensar (también) el territorio IV

Oportunidades para el empleo en el mundo rural VI

La revolucion del transporte en el siglo XXI VIII

Cambio global y nuevos paradigmas urbanos X

Políticas ambientales, medidas efectivas contra la crisis XII

daphnia

boletín informativo sobre la prevención de la contaminación y la producción limpia

Edita: ISTAS. Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud
Tel.: 914491040
Colabora: Departamento Confederal de Medio Ambiente de CCOO y Ministerio de Medio Ambiente

Director: Manuel Garí
Subdirector: Javier Morales Ortiz
Secretaría: Lourdes Larripa

Diseño, maqueta y documentación gráfica: Fernando de Miguel *(trazas@telefonica.net)*

Producción: Paralelo
Colaborador edición: Javier Rico
Suscripciones:
Daphnia es una revista gratuita que se recibe mediante suscripción.

Si deseas recibir esta publicación dirígete a:
Lourdes Larripa. ISTAS
C/ General Cabrera 21. 28028. Madrid.
Tel.:914491040 istas@istas.ccoo.es
Depósito legal: M-24702-1999

Este boletín está impreso en papel con certificado FSC, un certificado internacional e independiente que garantiza que la madera de la que se extrae el papel procede de un bosque gestionado con criterios sociales y de sostenibilidad.

Daphnia es un crustáceo microfago que habita en aguas eutrofizadas en las que realiza una labor de depuración de la contaminación, que le sirve de alimento

mosaico

Frente al cambio climático, los trabajadores tienen un papel

El cambio climático, si no se revierte la actual tendencia al calentamiento, puede tener importantes efectos negativos sobre la salud pública, las condiciones de trabajo y los riesgos laborales de diferentes colectivos, según diversos expertos.

ISTAS, con la colaboración de la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales y distintas organizaciones de rama de CCOO, ha elaborado seis guías sectoriales que pretenden ser fuente de información en debates y políticas sobre el cambio climático e instrumento de referencia para los sindicalistas que quieran ser actores de un desarrollo sostenible tanto en las empresas como en la sociedad.

Mueren Anna Bosch Pareras y Antonio Estevan

En los últimos meses el mundo de la ecología social ha perdido a dos relevantes figuras.

Antonio Estevan, premio Desarrollo Sostenible 2008 de la Fundación Ecología y Desarrollo, fue colaborador de CCOO, militante de la organización Ecologistas en Acción y uno de los promotores de la Fundación Nueva Cultura del Agua. Ingeniero de formación, Estevan jugó un importante papel en el movimiento que luchó contra el trasvase del Ebro. Dedicó sus últimos esfuerzos al estudio de los costes energéticos de los usos del agua en el ciclo de vida completo de trasvases y desaladoras y de vida de los productos.

Anna Bosch Pareras, nacida en 1950 en una familia humilde del pueblo de Figaró. A los 14 años empezó a trabajar en la industria textil, donde conectó con el movimiento sindical de Comisiones Obreras. Con sólo 28 años se convirtió en la primera alcaldesa de una ciudad industrial de Cataluña. En sus últimos años realizó una intensa labor de reflexión ecofeminista.

El riesgo de lo pequeño

Los nanomateriales (un nano equivale a la millonésima parte de un metro) se utilizan en múltiples procesos productivos: la industria de la automoción (materiales más ligeros y resistentes,catalizadores, pinturas), en la industria química (materiales compuestos, papel, adhesivos, fluidos magnéticos), en construcción (materiales, aislamiento, retardantes de fuego, recubrimientos superficiales, mortero), en cosméticos (protectores solares, pintalabios, cremas, pasta de dientes), en electrónica (pantallas, memoria, diodos láser, fibra óptica, interruptores... Sin embargo, aún se desconocen los efectos que las nanotecnologías pueden tener para la salud y el medio ambiente. ISTAS ha elaborado dos guías dirigidas a los trabajadores para prevenir los posibles efectos adversos de estos materiales producidos a escala molecular.

DAPHNIA48jj 30/3/09 14:20 Página 3

editorial

Luis Enrique de Tomás

Tiempos de crisis, oportunidades de cambio

En momentos de crisis económica internacional global como la actual, que adopta características peculiares en cada país, existen dos graves peligros. El primero es que los principales dirigentes económicos y políticos mundiales permanentemente reunidos en diversas "cumbres" siguen sin ofrecer soluciones efectivas. Ni gobiernos ni jueces están pidiendo responsabilidades a los especuladores y gobernantes que impulsaron durante décadas las burbujas petrolera, inmobiliaria y financiera, o sea el actual desastre. La reacción de la mayoría de las organizaciones patronales es buscar el "atajo" de los recortes salariales, la rebaja de los derechos sociales y laborales y el cese o reducción de la actividad con la consiguiente pérdida exponencial de puestos de trabajo. Su objetivo es imputar los costes de salida de la crisis sobre las espaldas de las clases trabajadoras sin que los patrimonios, las finanzas y las ganancias empresariales se vean mermados.

También puede aumentar la tentación entre los gobernantes y líderes de opinión de posponer la adopción de soluciones respecto a los problemas ambientales causados por el insostenible modelo energético, productivo, de transporte y de consumo vigente. De forma difusa se extiende la idea entre las elites de la OCDE, de "primero salgamos de la crisis económica, luego hablaremos del medio ambiente, de la lucha contra la pobreza y de lo que haga falta". De algunas declaraciones parece desprenderse que las medidas para la defensa de la calidad ambiental es cuestión de los momentos de expansión económica en los que "sobra" el dinero para propinas. En el caso español, la retórica va por un lado y el incumplimiento de los compromisos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero por otro.

A un mal diagnóstico solo caben malas soluciones. El error de muchos analistas y políticos se basa en disociar la crisis económica "coyuntural" de la crisis estructural del propio modelo económico. Por eso esperan que "pase" la mala racha financiera y después ¡que siga la fiesta! Ello significaría una pérdida de tiempo suicida por no emprender el cambio de modelo económico, un deterioro mayor e inmediato de las condiciones de vida de millones de seres humanos en los países empobrecidos, una pérdida de calidad de la salud pública en todo el mundo y mayores niveles de precariedad, desempleo, inseguridad y deterioro de las condiciones de trabajo y de la salud laboral. Además, se cebaría una crisis económica y social de magnitud mucho mayor que la actual a causa del cambio climático.

Bien al contrario, para el sindicalismo, la defensa del incremento de los derechos sociales y laborales, del trabajo digno, de una exigente redistribución de la riqueza y de un nuevo modelo económico mundial, junto con la transformación en clave ambiental de la actividad económica son los vectores más consistentes para salir de la crisis de forma más rápida con un tejido productivo sostenible, moderno y saneado y unos servicios de alto valor añadido en el marco de una sociedad con mayores cotas de participación democrática de la ciudadanía.

Desde ISTAS –y por tanto desde Daphnia– asumimos la parte que nos incumbe del Plan de Acción aprobado por el 9º Congreso de CCOO, celebrado el pasado diciembre. En el ámbito medioambiental, en estrecha colaboración con la Confederación, federaciones y territorios, pretendemos realizar análisis y propuestas útiles para la acción sindical y concebir soluciones justas que minimicen los costos y maximicen los beneficios sociales en el proceso de transición entre el viejo y el nuevo modelo productivo. Nos proponemos establecer la relación entre la creación neta de puestos de trabajo de calidad, la salud ambiental y el impulso en I+D+i en las energías renovables, la implantación de sistemas de gestión ambiental, la minimización de los residuos, el impulso del ahorro y eficiencia energética en los procesos industriales y en la rehabilitación y construcción de edificios, el alumbramiento de una química verde, la organización racional del territorio, la movilidad sostenible y el apoyo a una agricultura saludable, viable y autosuficiente. Apoyaremos la voz de CCOO en los foros institucionales y científicos nacionales e internacionales en los que se gestan las políticas ambientales. Impulsaremos la nueva generación de derechos sindicales ambientales que asegure la influencia de las y los trabajadores en sus empresas y sectores y en los asuntos públicos.

La defensa del medio ambiente y la lucha contra el cambio climático, lejos de lo que muchos agoreros interesados anunciaban, no ha impedido la viabilidad de las empresas, ni ha supuesto amenazas para el empleo y aún menos están en la base del derrumbe mundial de la especulativa, depredadora y desregulada economía de mercado. Al contrario, hoy las cuestiones ambientales forman parte de la solución. Son elementos básicos del cambio de paradigma económico hacia un modelo eficiente, socialmente justo, políticamente democrático y ambientalmente sostenible.

DAPHNIA48jj 30/3/09 14:20 Página 4

España se mueve mal

España vive de espaldas a la movilidad sostenible. El debate de la proposición de ley de movilidad sostenible de finales de octubre de 2008 constituye un ejemplo de la desinformación y despiste general de los españoles y buena parte de sus representantes políticos en torno a la movilidad. De hecho, este concepto no existe en la agenda política española.

Hitos de la movilidad insostenible en España

1 La mayoría de líderes políticos locales piden al Ministerio de Fomento autopistas y trenes de muy alta velocidad porque ir a menos de 300 km / h aparece como poco interesante. Y estas demandas se conceden. No sólo por razones de clientelismo político, sino también por convicción de que la obra pública es buena per se, al margen de cualquier lógica de planificación de la movilidad y de rentabilidad social. En España no se planifica la movilidad, sólo se planifica la infraestructura. El Ministerio de Fomento se limita a ser un mero proveedor de infraestructuras caras de movilidad, autopistas y líneas de tren de súper alta velocidad, que una vez en funcionamiento tiene tasas negativas de rentabilidad que son maquilladas cada vez con más frecuencia.

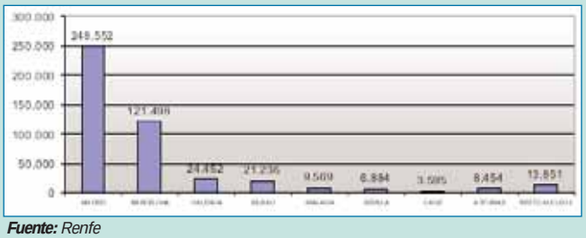
2 España ha devenido el país de Europa con la más vasta red de autovías. Al mismo tiempo, la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, anuncia ufana que España será de aquí a sólo dos años el país con la red más importante de líneas ferroviarias de alta velocidad en toda Europa. Da igual que en muchos de los tramos de las nuevas autopistas el tráfico ni siquiera llegue a los 3.000 vehículos de intensidad media diaria. Como tampoco parece importar que la apuesta ciega por el AVE no haya sido aún capaz de recuperar los tráficos ferroviarios de larga distancia que había en 1985, año en que se cierran miles de kilómetros de ferrocarril y se empiezan a recibir cuantiosos fondos europeos para construir autopistas; o que los servicios Avant (servicios de media distancia de la alta velocidad) que se inauguran, a veces apenas llegan al 20% de plazas ocupadas; o que el AVE Barcelona-Madrid haya sido aún incapaz de superar al avión a pesar de haber disfrutado de todos los pronunciamientos favorables y de haber recibido una colosal inversión. Todos estos argumentos aparecen como superfluos para el Ministerio de Fomento porque parece que lo verdaderamente importante es la infraestructura en sí misma, no el servicio que se presta.

3 Esta NO política de movilidad ha llevado a que España sea el país europeo con una movilidad más dependiente de la carretera, que consume casi exclusivamente un petróleo cuyas importaciones nos empobrecen –cada día pagamos una factura de 70 millones de euros por importación de crudo– con unas altas externalidades de la carretera, cifradas en 20.000 millones de euros con tasas de accidentalidad demasiado elevadas. Además, la política ferroviaria de larga distancia que tiende peligrosamente hacia la exclusión social de la mayoría de usuarios que no encuentran una empresa que les abone el exagerado precio del billete del AVE.

4 Por su lado, la aviación civil ha tenido en nuestro país un desarrollo vertiginoso. Este crecimiento se ha basado en el *dumping* que supone el uso de un carburante exento de impuestos, en las generosas subvenciones a determinadas compañías –no sólo las de bajo coste– y en enormes inversiones en los aeropuertos. España ha construido una de las redes más importantes de aeropuertos del mundo: tiene 16 entre los 100 aeropuertos más importantes de Europa y es la segunda potencia europea en cuanto al número de pasajeros de avión.

5 En paralelo, las redes de trenes de cercanías y los transportes metropolitanos han tenido un desarrollo discreto. A escala metropolitana, a excepción de Madrid y Barcelona, y quizá Bilbao y Valencia, las redes de transporte público son iguales hoy que hace veinte años.

Viajeros de Renfe cercanias en 2005 (en miles)



Fuente: *Renfe*

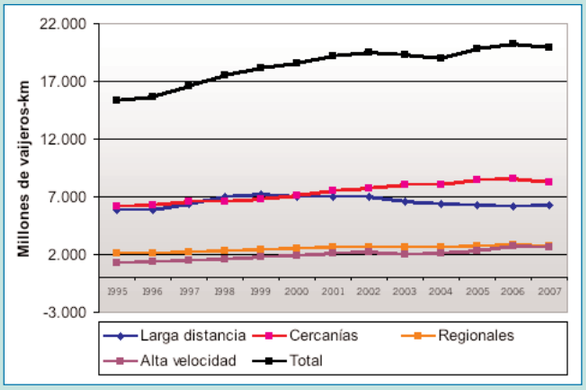
6 Por otra parte, el principal agente público de gestión de movilidad sostenible en España, Renfe, no se reconoce a sí mismo como una empresa de

DAPHNIA48jj 30/3/09 14:20 Página 5

Andén de cercanías en Barcelona.

transporte público. Se declara como una empresa que presta servicios de transporte de viajeros y mercancías por ferrocarril. El gráfico siguiente resume perfectamente el peso de los distintos segmentos de actividad de Renfe. En términos de viajeros-km, tanto cercanías como larga distancia aportan entre el doble y el triple

Evolución de los tráficos de Renfe por segmentos de actividad



de las otras dos actividades, Regionales y Alta Velocidad. Por eso sorprende que toda la atención se concentre en los servicios AVE, mientras pocos hablan de cercanías, y casi nadie lo hace sobre regionales y largo recorrido.

7 En cuanto al transporte de mercancías el crecimiento en España ha sufrido un desarrollo sin parangón aunque por desgracia todo se ha concentrado en la carretera con una cuota modal el 96% del tráfico terrestre frente a un 4% del ferrocarril. El transporte ferroviario de mercancías hace el papel del caballero de la triste figura con una posición totalmente marginal. El grueso lo aporta Renfe, aunque algunos de los otros 11 operadores públicos y privados pueden resultar significativos a escala local.

8 Nuestro transporte depende al 99% de un petróleo escaso, caro, contaminante y que se debe importar en su totalidad. Sólo el transporte ferroviario eléctrico, trenes, tranvías y metros, son capaces de consumir energía eléctrica que, según cual fuese la fuente asignada, sería sostenible al 100%, para ésta oferta de transporte público eléctrico y para otra que fuese hasta veinte veces superior.

9 El sistema de transporte español ha producido una inflación en las emisiones de gases de efecto invernadero, ya que mientras los sectores industriales y domésticos tienen sus emisiones relativamente controladas, las del transporte crecen imparables al ritmo del 5% anual. En diecisiete años se han más que doblado.

10 La aplicación de las nuevas políticas de seguridad ha producido un acusado descenso en la accidentalidad viaria. En este ítem hay que reconocer que se han producido significativos y muy positivos avances.

11 No hay una legislación favorable a la movilidad sostenible. A finales de octubre de 2008 se discutió en el pleno del Congreso de los Diputados una proposición de ley de movilidad sostenible, rechazada por amplísima mayoría. En el debate se escucharon increíbles argumentos del tipo que España no está preparada para estas propuestas o que el Estado no debe intervenir en la planificación de movilidad de los ciudadanos, argumentos de 'alta catadura intelectual' que harían sonrojar a las instituciones de Bruselas si llegasen a sus oídos. Sólo Cataluña ha desarrollado una legislación favorable (Ley de movilidad de 2003, directrices nacionales de movilidad, plan anticontaminación del aire, reducción a 80km/h en los accesos a Barcelona, etc).

Pau Noy Serrano
Coordinador de la Fundación Movilidad Sostenible y Segura

DAPHNIA48jj 30/3/09 14:20 Página 6

La Directiva de Servicios de Mercado Interior

El modelo de comercio ciudadano sostenible

La Directiva de Servicios de Mercado Interior culminará su trasposición a nuestro acervo normativo el 28 de diciembre de este año 2009. La norma persigue desregular la circulación privada de mercancías, encorsetar irreversiblemente la acción, regulación y provisión pública de servicio y promover una devaluación competitiva de las barreras al libre establecimiento y prestación de servicios. Aquí queremos señalar su repercusión en el comercio, y advertir de la posibilidad de regular el capítulo medioambiental en la nueva instalación de centros comerciales. Mucho nos tememos puede ser una oportunidad perdida si no se reacciona a tiempo.

La Directiva de Servicios plantea nuevos criterios, como el principio de país de origen. Será el Estado donde se preste el servicio el que habrá de hacer cumplir la normativa del país de origen del establecimiento o prestador. Exige simplificar trámites y abrir ventanillas únicas. Este objetivo, simplificará la burocracia y exigirá la coordinación y dotación tecnológica de todos los poderes públicos (locales, regionales y estatales), así como la asistencia recíproca por los 27 Estados de la Unión. Cada Estado deberá dominar las normativas e idiomas de los otros 26 para hacerlas cumplir, lo que implicará menor agilidad en la ejecución de las normativas.

Pero no sólo desregula sino que impide regular. Prohíbe solicitar pruebas económicas, como por ejemplo estudios de mercado. Pone bajo sospecha otros requisitos, que habrá que evaluar más adelante, para continuar la desregulación. Los procesos de autorización, que en general deberán eliminarse, sólo podrán justificarse por razones imperiosas de interés general. De justificarse la exigencia, una autorización no podrá discriminar por origen nacional del

DAPHNIA48jj 30/3/09 14:20 Página 7

prestador, deberá ser proporcional y transparente.

Las razones de interés general sí pueden dotar de contenido a los procesos de autorización en la instalación de centros comerciales. Entre estas razones se encuentran la protección de los consumidores, del patrimonio artístico y cultural, de las políticas sociales. Dos razones admitidas, hasta ahora bastante desdeñadas, son las de protección urbanística y medioambiental.

Es aquí donde se presenta una oportunidad de introducir elementos de regulación avanzados. Pueden desarrollarse requisitos para que los establecimientos comerciales debieran diseñar y adecuar su instalación, si es procedente, a criterios que garantizasen una adaptación del modelo de comercio a un modelo de ciudad sostenible, exigiéndose, por ejemplo:

- ✔ Una localización accesible y próxima a la ciudadanía y sus lugares de residencia.
- ✔ Una planificación urbanística y del territorio que identificase los usos posibles y los límites concretos de ciertos espacios, para favorecer modelos compactos e integrados de ciudad no depredadores del territorio.
- ✔ Un informe y un diseño del establecimiento para adaptarse al medio natural y paisajístico.
- ✔ Un modelo de edificación sostenible, que emplee sistemas pasivos de aprovechamiento de la energía natural. El uso de sistemas de energía renovables apropiados al entorno. Una edificación arquitectónicamente inteligente basada en la eficiencia energética y la minimización del despilfarro. Un sistema de envases y embalajes sostenible –incluyendo el cambio de usos de las bolsas de plástico por otras reutilizables y biodegradables–, y un sistema de gestión que reduzca, reutilice y recicle los residuos.
- ✔ Una apuesta por un sistema logístico que exigiese un modelo de cercanía a los centros de provisión.
- ✔ Un informe de impacto y adaptación para no aumentar la densidad del tráfico, financiando y concertando el uso preferentemente del transporte público colectivo, la mejora de las infraestructuras viarias para mejorar la accesibilidad, la movilidad –preferentemente peatonal– y la señalización, la habilitación de estacionamientos, etc.
- ✔ La limitación a los centros comerciales cerrados de periferia, como los parques comerciales, a favor de los centros comerciales abiertos que revitalizan los centros urbanos, en espacios adaptados a la idiosincrasia social y cultural de la ciudad, como espacio de socialización, en grandes espacios peatonales o de acceso mediante transporte público.

Estos y otros criterios de sostenibilidad caben según la nueva directiva. Otra cosa es que haya voluntad política para aplicarlos.

En particular el anteproyecto de ley de bases para el comercio va más allá de la liberalización que plantea –incluso– la directiva. Exige una única licencia –sea autonómica o municipal–, cuando sólo una doble sería capaz de sostener un ordenamiento garantista. Además, plantea que sólo es procedente la autorización a partir de establecimientos de 2.500m^2, justificado porque se constata impacto ambiental a partir de ese tamaño. Ni que decir tiene que no ocasiona el mismo impacto de esa superficie en una pequeña localidad, sea rural o isleña, que en una gran metrópoli, con lo cual debiera modularse ese tamaño adaptándose al contexto geográfico, medioambiental y poblacional.

Las autonomías están estudiando diferentes opciones. Sea un modelo garantizador, un modelo desregulador o uno que contravenga directamente los preceptos de la directiva para hacer oposición.

Los poderes municipales quieren desregular a cambio de poder inspeccionar más. Dejar en manos exclusiva de éstos la regulación sería a nuestro juicio una solución suicida.

En cualquier caso, la falta de armonización y la descentralización combinadas invitan, por el efecto de la directiva a largo plazo, a una devaluación de la regulación y al concurso de los efectos frontera en la instalación de nuevas grandes superficies, en detrimento de las condiciones de servicio, medioambientales, laborales y de ciudadanía.

Arriba, exterior de una tienda IKEA en Essex, Gran Bretaña. En la página anterior, centro comercial Europa en Vilnius, Lituania. A la derecha, icono de la iniciativa para parar la directiva Bolkenstein.

Daniel Albarracín Sánchez
Gabinete Federal de Estudios FECOHT-CCOO

DAPHNIA48jj 30/3/09 14:20 Página 8

Resultados modestos en la Cumbre del Clima de Poznan

Entre Bali y Copenhague

La histórica Conferencia de las Partes de Bali establecía en 2007 la Hoja de Ruta que deberían seguir las negociaciones internacionales en los próximos dos años con el objetivo de asegurar un nuevo acuerdo que sustituyera al Protocolo de Kioto en Copenhague.

La ciudad polaca de Poznan, era la parada intermedia donde las Partes debían dar impulso a las discusiones sobre los elementos fundamentales del futuro régimen, sin embargo, los resultados fueron modestos. Si 2007 fue el año de la eclosión del cambio climático en la opinión pública mundial, abanderada con la publicación del Cuarto Informe de Evaluación del Panel Intergubernamental sobre el Cambio Climático y el Informe Stern, 2008 resultó ser el comienzo de un período de crisis global financiera.

El contexto internacional de la negociación de Poznan fue difícil. La presencia en Poznan de la saliente Administración Bush, bloqueadora permanente del proceso, esta vez no pudo ser equilibrada por el liderazgo de la Unión Europea, que se encontraba concentrada en temas más domésticos, como la negociación del paquete europeo de energía y cambio climático.

Las circunstancias adversas imprimieron entonces un ritmo lento a las negociaciones, cuyos progresos a destacar fueron:

✔ Los países industrializados (o países Anexo I) después de 2012 deberían adoptar objetivos cuantificados de limitación y reducción de las emisiones, en consonancia con el tipo de objetivos asumido para el primer período de compromiso del protocolo.

✔ Se recogieron los rangos de reducción de emisiones para los países Anexo I que estima el Panel Intergubernamental para el Cambio Climático (25-40% en 2020 con respecto a 1990), y se destacó la necesidad de una visión compartida como guía para el trabajo del grupo.

✔ Los países en desarrollo se mostraron más abiertos que nunca a contemplar el control e incluso la reducción de sus emisiones respecto a sus correspondientes escenarios *bussines as usual* (o escenario de continuidad, un escenario sin cambios) a medio plazo.

✔ Se agilizó la operatividad del Fondo de Adaptación del Protocolo de Kioto, alimentado con el 2% de los ingresos procedentes de mecanismos de desarrollo limpio (MDL) –uno de los tres mecanismos de flexibilidad que contempla el Protocolo de Kioto– y contribuciones voluntarias, de modo que los países en desarrollo puedan acceder directamente a las ayudas, no como sucedía hasta ahora.

La contrapartida a esta buena predisposición de los países en desarrollo fue que EEUU, Nueva Zelanda, Canadá y Japón bloquearon la negociación de los objetivos del 25 al 40% de reducción de emisiones para 2020. Además, los países en desarrollo esperaban más compromisos sobre financiación. En particular, no se aceptó ampliar la financiación del Fondo de Adaptación de Kioto mediante la imposición de una tasa en los otros mecanismos de flexibilidad, el de aplicación conjunta y comercio de emisiones, como la que ya se aplica a los mecanismos de desarrollo limpio.

Participación activa y visible de los sindicatos en el proceso de negociación

La delegación sindical de la Confederación Sindical Internacional que acudió a la Cumbre del Clima de Poznan estuvo constituida por un grupo numeroso y representativo, con asistentes de 12 organizaciones sindicales provenientes de países en desarrollo de África, América Latina y el Caribe y Asia-Pacífico.

DAPHNIA48jj 30/3/09 14:20 Página 9

En la página anterior, una de las sesiones de la conferencia. A la derecha, fotos del evento que organizó ISTAS-CCOO.

La delegación se presentó en Poznan como un grupo consolidado y con una posición comprometida y equilibrada. Además, desarrolló durante las dos semanas de la cumbre un amplio programa de trabajo, que consistió en la organización de actividades para la formación y debate sindical sobre los temas centrales de las negociaciones y enla celebración de un número considerable de conferencias paralelas a las reuniones oficiales, donde se dieron a conocer las propuestas sindicales en relación al desafío climático.

Los resultados de la participación sindical fueron muy positivos. Los sindicatos fuimos los agentes más activos en el ámbito del diálogo social con la Secretaría de la Convención Marco de Naciones Unidas. Logramos el reconocimiento de la agenda sociolaboral en los plenarios, la inclusión de las contribuciones sindicales en los textos de negociación y funcionamos como grupo de presión ante los distintos gobiernos nacionales.

Las ONU reconoció a la Confederación Sindical Internacional como grupo oficial dentro de la Convención, con lo que se valora el importante trabajo llevado a cabo por el movimiento sindical en materia de cambio climático hasta el momento.

2009, un año para la agenda climática

Los modestos resultados de Poznan ejercen una notoria presión en la comunidad internacional durante el próximo año 2009. El calendario de trabajo es apretado con el objetivo de que los Estados (partes, en la terminología de las Naciones Unidas) dispongan de los textos de negociación formales en junio.

Los elementos esenciales que garantizarían un buen acuerdo en la 15ª Conferencia de las Partes en Copenhague son:

1. El establecimiento de objetivos ambiciosos de reducción de gases de efecto invernadero para los países desarrollados.
2. El compromiso de medidas nacionales para la mitigación para los países en desarrollo.
3. La adopción de mecanismos de transferencia tecnológica y financiación necesarios para la mitigación y la adaptación a los efectos del cambio climático que cuenten con un marco institucional claro.

Durante este año los sindicatos de todo el mundo deberemos intensificar nuestros esfuerzos. Nos centraremos en las siguientes tareas:

1. La elaboración de una propuesta concreta sobre un marco de transición justa para integrar en el texto del nuevo protocolo post-2012.
2. La preparación de un documento sobre las consecuencias sociales de las medidas de cambio climático.
3. La continuación de la reflexión y discusión sobre los temas tratados en Poznan, como los mecanismos de mercado, los flujos financieros, la transferencia tecnológica y la reducción de emisiones por la deforestación y degradación (REDD).
4. La difusión de las propuestas sindicales para el nuevo protocolo en cada uno de los países que representamos, presionando a nuestros gobiernos para su consideración en las negociaciones. Este trabajo previo en el ámbito nacional es imprescindible para lograr nuestros objetivos en Copenhague.

Begoña María-Tomé
Área de Energía y Cambio Climático de ISTAS
bmtome@istas.ccoo.es

Referencias

- ✔ Para ver información sobre el evento que organizó allí ISTAS-CCOO sobre energías renovables y cambio climático: **www.istas.net/web/index.asp?idpagina=3518**
  www.mapa.es/gabinete/nota.asp?codi=18391_AH101208
- ✔ Para acceder a la declaración sindical para la COP 14, Poznan (Polonia) diciembre de 2008, pincha aquí:
  www.ituc-csi.org/IMG/pdf/No_45_-_Anexo_-_TradeUnionsClimateChange_COP14_ES.pdf

DAPHNIA48jj 30/3/09 14:20 Página 10

Aprobado el paquete europeo de energía y cambio climático

Una oportunidad para la acción sindical

La Unión Europea aprobó en diciembre pasado el paquete europeo de energía y cambio climático, un conjunto de seis propuestas legislativas que integra la revisión del régimen comunitario de comercio de emisiones de gases de efecto invernadero, el reparto de esfuerzos entre los Estados miembros para reducir sus emisiones, la adopción del 20% de energías renovables para 2020, la regulación sobre el almacenamiento geológico de dióxido de carbono, la reducción de las emisiones de CO_2 procedentes de los vehículos y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los carburantes.

Con estas medidas, la Unión Europea pretende alcanzar el denominado 20-20-20 para el año 2020, que consiste en la reducción del 20% de las emisiones de gases de efecto invernadero en relación a los niveles de 1990, la producción de un 20% del total del *mix* energético por fuentes de energía renovable y un 20% de mejora de la eficiencia energética.

Desde el punto de vista sindical, cabe señalar que la aprobación del paquete de energía por el Consejo de Ministros europeos ha supuesto una severa revisión y rebaja de muchos de los objetivos y obligaciones que proponía la Comisión Europea en el texto original. Para los sectores industriales se establecía una progresión de la asignación de permisos de emisión por subasta del 20% en 2013 al 100% en 2020, otorgándose gratuitamente el resto de derechos. Tras el Consejo de Ministros, el texto revisado establece que la subasta sólo alcance el 70% en 2020, y retrasa el 100% hasta 2027.

Las consecuencias socioeconómicas de la aplicación de las medidas recogidas en el paquete sí han tenido un peso significativo en el acuerdo y aprobación del texto definitivo. Muestra de ello son los diversos mecanismos contemplados para "suavizar" el impacto negativo sobre algunos sectores e incluso Estados miembros. Un ejemplo: los sectores expuestos a la competitividad internacional, con riesgo de deslocalización de su producción y las correspondientes emisiones fuera de Europa –denominados en riesgo de fuga de carbono– recibirán la asignación gratuita de sus permisos de emisión al 100%. Otro caso: la asignación de derechos de emisión al sector eléctrico se realizará exclusivamente por subasta a partir de 2013, excepto para los nuevos Estados miembros de la UE, que podrán aplicar un régimen transitorio.

España, como otros países, se ha visto beneficiada indirectamente por algunas de las consideraciones realizadas en el paquete, tales como el establecimiento de años base, o el cumplimiento de criterios para aplicar regímenes de excepcionalidad, entre otros. El cambio de año base de 1990 –año de referencia del Protocolo de Kioto– a 2005 por la decisión en la que se fijan los objetivos nacionales de reducción para cada Estado miembro ha premiado a España indirectamente, ya que alcanzaba en 2005 su techo histórico de emisiones con un incremento del 52% en relación a 1990, con lo que el esfuerzo que tendrá que hacer para reducirlas será significativamente menor.

Si bien el paquete europeo aprobado presenta unas líneas de acción claras, todavía quedan cabos sueltos. Nos referimos, por ejemplo, a que muchas cuestiones se tendrán que concretar mediante procedimiento de *comitología*[1] –existe una larga lista de puntos pendientes de cerrar en relación a la directiva de comercio de derechos de emisión–, y también surgirán numerosas dudas durante la transposición al ordenamiento jurídico de cada Estado Miembros.

Se trata de un paquete de medidas con afán de continuidad, que ya prevé la propia revisión de sus textos, tras un período de rodaje y funcionamiento, estableciendo una serie de fechas y plazos específicos. Un ejemplo de ello lo encontramos en la directiva que regula las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de los carburantes, donde se pide a la Comisión que presente una propuesta en 2012 para su revisión y evaluar la posibilidad de fijar un ulterior recorte del 4% de las emisiones.

También se establece en la Directiva de Comercio de Emisiones la revi-

(1) El procedimiento de *comitología* o de comité. *Los comités son foros de debate compuestos por representantes de los Estados miembros y presididos por la Comisión que permiten a ésta entablar un diálogo con las administraciones nacionales antes de adoptar medidas de ejecución. De este modo, la Comisión se asegura de que dichas medidas se adapten lo mejor posible a la realidad de cada país.*

Foto: SIEMENS

sión del factor de reducción lineal de emisiones más allá de 2020. Una señal clara para la industria de que los esfuerzos de reducción no terminarán en 2020, sino que tendrán que continuar.

Con la aprobación de estas medidas se crea un nuevo espacio para la acción sindical. Los sindicatos tienen un papel vital en la concreción y aplicación de las medidas adoptadas. Por ejemplo, en relación a la metodología de *benchmarking* o establecimiento de niveles de referencia tecnológica para la asignación de derechos, serán las empresas las que tendrán que facilitar mucha de la información. No obstante, no podemos permitir que sea la industria la que domine el proceso de determinación de estas mejores técnicas disponibles, ni tampoco, por poner otro ejemplo, quien identifique exclusivamente los sectores más expuestos a la competitividad. Si lo dejamos en sus manos, los sectores con mayor poder de influencia serán los que obtengan mejores niveles de reducción de emisiones, y no necesariamente los más vulnerables.

Begoña María-Tomé
Área de Energía y Cambio Climático de ISTAS
bmtome@istas.ccoo.es

salud

¿REACH nos protege?

De las más de mil sustancias que podrían incluirse según los criterios del reglamento REACH, la lista de la ECHA sólo recoge quince. Y de ellas, la Agencia sólo ha priorizado siete

El 1 de junio de 2007, entró en vigor en los 27 Estados miembros de la UE y en el Espacio Económico Europeo (EEE) el reglamento REACH de Registro, Evaluación y Autorización de Sustancias Químicas. La norma situó a Europa en la vanguardia mundial del desarrollo sostenible, con un gran potencial de impacto en la protección del medio ambiente y la salud.

El proceso de autorización de REACH despertó grandes esperanzas, pues la norma introduce el principio de precaución y establece un marco para la sustitución de las sustancias más peligrosas, lo que incidirá en una mayor competitividad de la industria.

Pero de las más de 100.000 sustancias químicas que se comercializan en Europa, no todas tienen el mismo grado de peligrosidad. La norma REACH contempla que, antes de que finalice 2009, el anexo XIV deberá recoger la lista de sustancias más preocupantes sujetas a autorización. Los fabricantes, importadores o usuarios intermedios no comercializarán ni utilizarán las sustancias incluidas en dicho anexo sin previa autorización.

La Agencia Europea de Sustancias Químicas (ECHA) publicó en octubre de 2008 una primera propuesta de candidatas de sustancias altamente preocupantes (SVHC), que debería autorizar la Comisión Europea para ser incluida en el Anexo XIV. Pero de las más de mil sustancias que podrían incluirse según los criterios del Reglamento REACH, la lista de la ECHA sólo recoge quince. Y de ellas, sólo ha priorizado siete.

Como es obvio, esta primera propuesta ha decepcionado a las ONG y a los sindicatos europeos, pues la consideran excesivamente pobre. Para empeorar aún más la situación y dilatar el proceso, la fecha límite propuesta por la agencia para utilizar o comercializar una sustancia sin autorización es de 42 a 48 meses. Esto implica que durante cuatro años a partir de la aprobación de la lista definitiva de sustancias sujetas a autorización, los trabajadores, y ciudadanos en general y el medio ambiente seguirán expuestos a los daños que ocasionan dichas sustancias.

A este ritmo, la agencia necesitaría 200 años para lograr los objetivos del REACH, de protección de la salud humana y el medio ambiente y eliminar del mercado europeo las sustancias más peligrosas.

Los sindicatos y otras organizaciones de defensa del medio ambiente y de la salud trabajan en listados alternativos de sustancias altamente preocupantes. ISTAS ha colaborado con la organización sueca ChemSec y otras ONG de toda Europa en la elaboración de la SIN List (Substitute It Now!), una lista de casi 300 sustancias químicas de elevada peligrosidad. Además, ISTAS, por encargo de la Confederación Europea de Sindicatos, confecciona un listado de sustancias prioritarias basado en sus propiedades intrínsecas y destacando las sustancias relacionadas con enfermedades profesionales.

Tatiana Santos Otero
Área de Riesgo Químico de ISTAS
tsantos@istas.ccoo.es

DAPHNIA48jj 30/3/09 14:20 Página I

La economía verde sale al rescate

Crisis, crisis, crisis... Aunque ya vivíamos en crisis –si no que se lo pregunten a los millones de personas que carecen de los bienes más básicos- la recesión económica mundial puede ser una oportunidad para producir de otra manera, más sostenible. Las energías renovables emplearán a millones de personas en 2020 y la protección de la naturaleza o la reconversión de algunos sectores, como el automovilístico, podría generar millones de puestos de trabajo en un futuro cercano. Frente a la recesión, la economía verde no sólo es un objetivo, también puede ser una de las soluciones

Vivimos tiempos excepcionales

En 2007, el mundo se vio sacudido por el estallido de varias "burbujas" inmobiliarias nacionales (señaladamente en EEUU y en España). En 2008 estalló una arrasadora "burbuja" financiera global, llevándose por delante buena parte de la ficticia "creación de valor" de los dos decenios anteriores. Y antes conocimos la "burbuja tecnológica", y otras burbujas inmobiliarias y financieras... No cuesta mucho concluir, a estas alturas, que los mercados desregulados, lejos de tender a un equilibrio, se pierden en dinámicas especulativas de consecuencias devastadoras para la gente y para los ecosistemas.

Pero más allá de este desolador panorama reciente, ¿no cabe considerar la historia de los dos últimos siglos –la era industrial– como el despliegue de una gigantesca "burbuja fósil" que ahora se encuentra próxima al estallido? En las burbujas inmobiliaria y financiera, los especuladores "toman prestado del futuro" y la pompa de jabón estalla cuando se hace evidente que esas deudas no podrán ser reembolsadas. En la burbuja fósil, hemos estado tomando prestado del pasado –muy irresponsablemente– la gigantesca riqueza de hidrocarburos fósiles acumulada a lo largo de millones de años. Ahora comenzamos a ver el fondo del arcón: el tesoro se acaba.

En efecto, durante el siglo XX, *Homo sapiens* se transformó en *Homo hydrocarbonus* (gráfica expresión que ha utilizado en alguna ocasión Jacques Grinevald), o más concretamente en *Homo petroliensis*. En pocos decenios dilapidó un precioso regalo fósil heredado de miríadas de antepasados biosféricos, quemando la energía condensada en el petróleo con una imprevisión e inconsciencia que impresiona.

Construyó así una "civilización de alta energía" basada en un exuberante derroche de energía fósil; y de alguna forma se engañó a sí mismo pensando que podría mantener siempre ese costoso tren de vida. Pero el petróleo es un recurso finito que hemos derrochado a manos llenas. El "capitalismo fosilista" será un breve experimento en términos históricos, y ahora llega el momento de un doloroso despertar.

¿Qué viene después de la era del petróleo? La necesidad de rehacer nuestras economías, nuestras sociedades y nuestras culturas, y partimos con unas muy malas condiciones de base para hacerlo. Interviniendo en el vivo debate actual sobre modelos energéticos, el catedrático de la Universidad de Barcelona, Mariano Marzo, argumentaba: "Los ecologistas no pueden seguir defendiendo el cierre de las nucleares. Se han quedado anticuados porque si no se cuestiona el modelo actual de crecimiento socioeconómico, las renovables no cubren la demanda existente. Y cambiar el modelo económico es imposible..."

El modelo económico está destruyendo a marchas forzadas las perspectivas de que perdure una humanidad libre en un planeta habitable, ¿y cambiarlo va a ser imposible? Pero ¿acaso no ha cambiado, muchas veces en el curso de la

Arriba, célula fotovoltaica de capa fina. A la izquierda, detalle de un trabajador de un pozo de extracción de petróleo.

DAPHNIA48jj 30/3/09 14:21 Página II

historia? ¿No ha cambiado en tiempos recientes, desde el capitalismo keynesiano hacia el neoliberal? ¿Por qué el capitalismo neoliberal sería el único régimen socioeconómico de la historia humana que se congelaría en un *Reich* de los mil años? ¿Quién defiende posiciones de verdad anticuadas –por no decir nihilistas– en ese debate? Después de haber visto a George W. Bush y su equipo de economistas neoliberales nacionalizando –parcialmente, y no precisamente atendiendo al interés de las mayorías– el sistema bancario estadounidense en el otoño de 2008, ¿vamos a seguir pensando que no se puede transformar ese insostenible sistema socioeconómico?

No olvidemos nunca que *lo que no resulta posible en tiempos "normales"* –cambiar el modo de producción y consumo, por ejemplo–, es *posible en tiempos extraordinarios*. Nuestro tiempo no es "normal": hace falta que esa verdad llegue a las conciencias de nuestras conciudadanas y conciudadanos.

Jorge Riechmann
Profesor de Filosofía Moral y Política de la UAB y colaborador de ISTAS

El desarrollo de las renovables como política anticrisis

Las potencias de las principales energías renovables han venido creciendo anualmente entre un 30 y un 60%, según el tipo de tecnología. La inversión en renovables en 2007 fue de 148.400 millones de dólares, un 60% más que en 2006. Y en el primer semestre de 2008 la inversión seguía creciendo, lo cual no quiere decir que la crisis energética no le afecte. En los últimos meses, no obstante, se han producido diversos acontecimientos que auguran un despliegue mucho más rápido de las renovables por el mundo. Y ello ocurre en un momento en que sufrimos una profunda crisis económica, magnificada por la última escalada de los precios del petróleo, fruto del proceso de agotamiento de éste, y que va a condicionar decisivamente la salida de la crisis. En esta situación, el desarrollo de las renovables y de la eficiencia se constituye en una potente política anticrisis: reduce la dependencia de los combustibles fósiles y crea más empleo por unidad de inversión que ninguna otra actividad productiva.

El 26 de enero de 2009 nació en Bonn la Agencia Internacional de Energía Renovable (IRENA), tras aprobar sus estatutos los representantes de 72 Estados (otros 53 asistieron como observadores), gracias a un trabajo de dieciocho años de la asociación Eurosolar y al apoyo de Alemania, que ha contado en los últimos años con el respaldo de Dinamarca y España. Según la declaración del Gobierno alemán pronunciada en el acto, su objetivo general es «ayudar a generar un crecimiento masivo de las renovables y a reducir la rivalidad mundial por el acceso a las energías fósiles». Algunos objetivos concretos que establecen los estatutos son «actuar como facilitador y catalizar» y «ofrecer apoyo en todos los asuntos relacionados con las energías renovables». La agencia está dotada de un presupuesto anual de 25 millones de dólares y es independiente de la ONU, porque se quiere empezar a trabajar rápidamente, sin trabas burocráticas.

El 9 de diciembre de 2008 el Parlamento Europeo y el Consejo acordaron la directiva 20 / 20 / 20, que establece los compromisos obligatorios de cada Estado miembro respecto al desarrollo de la eficiencia energética y de las renovables, los cuales permiten alcanzar los objetivos generales de la Unión Europea de elevar para el año 2020 la eficiencia en un 20% y la aportación de las renovables al consumo energético en otro 20%. Estos objetivos permitirán reducir en un 20% las emisiones de gases de efecto invernadero.

Algunos países europeos han presentado ya planes de desarrollo de las renovables según la responsabilidad que les marca la directiva. A modo de ejemplo, pueden citarse dos que muestran el giro que se está dando en política energética. Hasta ahora Francia y el Reino Unido han abanderado la energía nuclear, pero recientemente han presentado sendos planes de desarrollo de las renovables para cumplir los requisitos de la directiva. En junio de 2008 Gordon Brown dio a conocer un plan energético que supone multiplicar por diez los objetivos que tenía el Gobierno para 2020 y que representa «el cambio más dramático en nuestra política energética desde el advenimiento de la energía nuclear». El plan de Francia supone pasar de 13 megavatios instalados para captar energía solar a 5.400 megavatios en 2020. Pero lo más llamativo es el cambio del modelo eléctrico centralizado (y basado en la energía nuclear: aporta el 75% de la oferta) por otro en el que «cada casa, compañía y comunidad producirá su propia electricidad».

La política energética del presidente Obama pretende duplicar, en un plazo de tres años, la potencia renovable instalada, aparte de aumentar la eficiencia energética de los coches en un 40% para 2020 y de reducir en un 75% el consumo energético de los edificios públicos. Y todo ello para conseguir la «independencia energética» y que «América no sea rehén de recursos menguantes». Esta alusión a la energía fósil es compartida por el Gobierno alemán y por el comisario de Energía de la UE, Andris Piebalgs, quien declaró en Bonn que «necesitamos una

DAPHNIA48jj 30/3/09 14:21 Página III

nueva revolución industrial para acabar con nuestra dependencia de las energías fósiles, y las energías renovables son el corazón de esta revolución».

Las políticas mencionadas también tienen elementos negativos: los fuertes apoyos a los agrocombustibles –a pesar de numerosos informes demoledores de diversos institutos tecnológicos de la UE y de los expertos más reputados en la materia–; la captación del CO_2 emitido por las centrales térmicas, una práctica que no se puede generalizar y es muy cara; y el desarrollo de la energía nuclear en la UE para seguir siendo líder tecnológico, y ello a pesar de que la nuclear no forma parte de su política energética.

El potencial anticrisis de la eficiencia y de las energías renovables viene avalado por su gran capacidad de generar empleo. Obama afirma que la política de su Administración consistirá en «revertir nuestra dependencia del petróleo extranjero al mismo tiempo que construimos una nueva economía de la energía que creará millones de puestos de trabajo». Calcula que el objetivo de duplicar la potencia renovable creará 460.000 empleos. Según un reciente informe de la American Solar Energy Society, la eficiencia y las renovables daban empleo a 9 millones de trabajadores en 2007 y en un escenario de fuerte apoyo a estas actividades se estima que emplearán a 37 millones en 2030. El Gobierno alemán ha elevado de 300.000 a 400.000 trabajadores sus previsiones de creación de empleo de las renovables para 2020, dado que se está creando mucho más de lo previsto. El sector eólico europeo ha emitido un estudio en el que informa que alcanzó 154.000 empleos (directos e indirectos) en 2007 y que prevé 330.000 en 2020. El sector fotovoltaico europeo prevé que en 2030 genere electricidad para más de 3.000 millones de personas y cree 10 millones de empleos.

El Gobierno de España mantiene un discurso favorable a las renovables, pero multiplica los obstáculos a su crecimiento: no se está desarrollando la red eléctrica, por lo que no se pueden aprovechar muchos lugares de alto potencial renovable; eleva las barreras burocráticas que retrasan y encarecen las inversiones; se queja de que son excesivos los planes de expansión de las renovables de las comunidades autónomas; en lugar de definir un marco normativo estable, que es lo que necesitan y piden las empresas, lo modifica a menudo y anuncia con muchos meses de

En la página anterior, trabajador suspendido entre las grúas y los tubos de un pozo de extracción petrolífera en Angola.
Arriba, ensamblaje de la torre de un aerogenerador en un parque eólico.
Sobre estas líneas, Barak Obama firma una pala de aerogenerador en una visita de campaña electoral de marzo pasado, en la fábrica que la empresa española Gamesa tiene en Fairless Hills, Pennsylvania.

Obama afirma que la política de su administración consistirá en “revertir nuestra dependencia del petróleo extranjero al mismo tiempo que construimos una nueva economía de la energía que creará millones de puestos de trabajo”

antelación que va a recortar fuertemente las primas, lo cual genera enormes carreras para instalar lo más posible antes de se que se rebajen la prima, así como variaciones muy grandes de las potencias anuales instaladas.

En 2007 se instalaron 3.522 megavatios de potencia eólica (el doble de lo habitual) y en 2008 sólo poco más de 1.600 megavatios. En fotovoltaica se pasó de 340 megavatios en 2007 a posiblemente más de 3.700 megavatios en 2008.

Últimamente, el Gobierno ha ido más lejosal acusar a las renovables de ser las principales responsables de la fuerte deuda que soporta el Ejecutivo con las empresas eléctricas y al sector fotovoltaico de ser un nido de especuladores. Sin embargo, la deuda es debida a que los precios eléctricos son más bajos que los costes, política impuesta por el PP y mantenida por el PSOE. Es indudable que el sector fotovoltaico tenía una prima excesiva, pero la demora en su rebaja ha generado una inversión explosiva y especulación. Ahora, además de rebajar mucho la tarifa, el Gobierno limita a 500 megavatios la potencia anual a instalar (la mayor parte en tejado, cuya tramitación es kafkiana) y cada trimestre licita las ofertas. El resultado es el despido de 10.000 trabajadores desde septiembre. Isofotón, la única empresa española que se encuentra entre las 15 mayores del sector fotovoltaico del mundo, va a mandar a casa a más del 90% de la plantilla (658 trabajadores) durante tres meses. Todo ello ocurre en un momento en el que se está decidiendo el futuro del sector, en un país que tiene la tasa más alta de destrucción de empleo de la OCDE y cuando los Estados citados anuncian inversiones de cientos de miles de millones de dólares para cumplir sus objetivos.

Roberto Bermejo
Profesor de la UPV/EHU
y miembro de Bakeaz

La crisis, una oportunidad para repensar (también) el territorio

La crisis en la que estamos inmersos evidencia las fallas del sistema y nos brinda la oportunidad de repensar nuestros modelos de vida con la profundidad y la urgencia necesarias para salir de esta sensación de ahogo que se nos genera cuando escuchamos cualquier informativo.

Acostumbrados a priorizar lo urgente sobre lo importante, esta crisis nos pone ante la tesitura de repensar lo importante, y hacerlo de forma inmediata. Porque el futuro ya no es el de las próximas generaciones, sino el de mañana mismo. De ahí que las organizaciones que trabajamos en eso que se ha venido en llamar la sostenibilidad, no debamos conformarnos con diagnosticar e intentar entender la crisis, que a grandes rasgos es claramente comprensible, sino que tenemos el deber moral de intentar alumbrar, en un debate plural y constructivo, las grandes líneas que deberían marcar el inmediato futuro del planeta. La relación entre economía, finanzas, política y gobernanza se ha vuelto más evidente que nunca, obligándonos a huir de falsas categorías que en la era de lo líquido han visto sus límites desdibujados.

De ahí que cuando hablamos de sostenibilidad, no podamos reducir nuestros argumentos a lo puramente económico, social o ético, sino que tenemos que tratar de integrar todas estas dimensiones en un nuevo paradigma que nos permita entender la dinámica de las cosas para avanzar hacia la sostenibilidad. Cuando se generó el debate de los efectos de las externalidades y cómo deberían reflejarse tanto éstas como los intangibles en los análisis económicos, el discurso iba más allá de lo estrictamente económico. Incluso trascendía lo político: se trataba de añadir elementos que, haciendo más complejos los análisis habituales, nos acercaban a un mejor entendimiento del sistema, para poder transformarlo. Entender para transformar, en definitiva.

Esta crisis nos brinda la oportunidad de poner en marcha algunas de las propuestas que se estaban gestando en diferentes ámbitos. Y para eso, hemos de repensar algunos de los elementos básicos del sistema. El territorio no escapa a ello, máxime si tenemos en cuenta que distintos autores lo consideran como el espacio sobre el que se producirán los conflictos en el siglo XXI. Entre los elementos que lo componen, no podemos olvidar el agrícola, ese que nos recuerda nuestro arraigo con la tierra y nos provee de alimentos al mismo tiempo que crea territorio.

El modelo agrícola occidental y las diferencias creadas entre el mundo desarrollado y el resto del planeta bajo los auspicios de la OMC, nos han llevado a una crisis alimentaria de enormes dimensiones en la era de la abundancia, a la que finalmente se ha acusado de estar también en la génesis de la crisis económica global. El *agro-business*, ampliamente contestado desde sectores agrícolas y sociales progresistas, nos ha mostrado los riesgos de la dependencia de las grandes transnacionales en un sector tan sensible como el agrícola.

Tampoco la Política Agraria Comunitaria se ha destacado por sus logros sociales, económicos y ambientales. A los problemas creados a las importaciones de productos agrícolas provenientes de países en vías de desarrollo, hay que unir los escasos éxitos en el propio campo europeo. Si realmente estamos hablando de un sector estratégico y de enorme sensibilidad social, merece el esfuerzo de repensar el modelo desde la sostenibilidad entendida en todas sus facetas, con la consiguiente revisión de muchas de las inercias existentes, como la consideración de los ríos exclusivamente como insumos productivos. Como se dice en las conclusiones del VI Congreso Ibérico en Gestión y Planificación del Agua, “la concepción política está evolucionando desde una visión sectorial del agua (hidráulica-agraria) hacia un enfoque territorial y ambiental.”. Esta evolución debe verse confirmada en los próximos años, en coherencia con los criterios de gestión

DAPHNIA48jj 30/3/09 14:21 Página V

hídrica que marca la directiva Marco del Agua, y debe tener en cuenta los nuevos escenarios que se desprenden del cambio climático, con una presumible disminución del recurso.

Sectores que apuntan hacia la soberanía alimentaria y la agricultura ecológica están poniendo en marcha iniciativas que, con pequeños empujes desde la Administración, podrían ver multiplicados sus resultados: desde la difusión de los sellos y certificaciones existentes, hasta la creación de puntos de encuentro entre productores y consumidores, pasando por una profunda reflexión sobre la relación entre modelo agrícola y territorio. Todas ellas son propuestas concretas a poner en marcha para fundar un nuevo sistema agrícola bajo los parámetros de la sostenibilidad en el marco de un replanteamiento más amplio del mundo rural.

En este sentido, también existen propuestas en torno a lo que ha venido en llamarse pagos por servicios ambientales, que implica el pago, por parte de los beneficiarios de ese servicio, de una cantidad que permita a la población que lo recibe, mantener dicho servicio. Experiencias existen en torno a la conservación de ríos y acuíferos, de bosques y de paisajes. Poner en valor lo que supone su existencia es reconocer la necesidad de garantizar la calidad de vida de los pueblos que lo habitan. Este debate, probablemente en España, no esté maduro, pero sería necesario, una vez más, volver la cabeza hacia Latinoamérica para, con la mirada del aprendiz, profundizar en las posibilidades que este sistema nos puede brindar, y poner en marcha aquí proyectos piloto que nos permitan analizar su viabilidad.

En definitiva, la crisis a la que estamos asistiendo supone una oportunidad para repensar nuestro modelo de producción y consumo, es decir, nuestro modo de vida, con el telón de fondo de la sostenibilidad en sus tres dimensiones económica, social y ambiental. El replanteamiento de nuestra relación con el territorio y, de forma más concreta, con el modelo de desarrollo rural, no pueden escapar a esta reflexión. Porque el futuro, o es sostenible, o no será.

Arriba, cosechadora en un campo de cereal europeo. Abajo, cosecha de arroz en Bangladesh, India.

Cristina Monge
Directora de Proyección Externa de la Fundación Ecología y Desarrollo

El modelo agrícola occidental y las diferencias creadas entre el mundo desarrollado y el resto del planeta bajo los auspicios de la OMC, nos han llevado a una crisis alimentaria de enormes dimensiones

dossier

Oportunidades para el empleo en el mundo rural

El drama del desempleo se ubica también, aunque de un modo más silencioso que en otros sectores, en el mundo rural, un mundo complejo que mantiene viejas inercias. Con las precauciones debidas a la ausencia de estudios globales –lo que dificulta los análisis y propuestas más concretas sobre creación de empleo–, pretendemos aproximarnos a la situación de algunos sectores del mundo rural, al empleo que en ellos se genera y a la evolución del mismo.

Peso del empleo en los sectores productivos

En 2006, el número de contratos del sector agrario constituyó el 9,47% de todos los realizados en el país. En el último trimestre de 2008, según el Observatorio Ocupacional del Instituto Nacional de Estadística, la rama de actividad de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas de Agricultura, Ganadería, Caza y Selvicultura registró 820.400 contratos, frente a más de un millón en el mismo periodo en 1998. En materia de agricultura, la renta agraria de 2008 fue de 23.224 millones de euros, un 4,9% menos que el año anterior. Según los datos del Ministerio de Trabajo, con información recogida en febrero de 2009 por la Federación Agroalimentaria de CCOO, el aumento del paro en este sector supone una subida de 31.515 personas, es decir, un 41,82% sobre el mismo mes que el año anterior, por lo que se registraron 106.876 desempleados más. En relación con los datos de diciembre de 2008, la subida del paro fue del 5,46%, siendo ésta la mayor cifra desde enero de 2005. Esta importante subida del paro en el sector primario obedece a que muchos trabajadores del sector servicios y de la construcción se han inscrito como demandantes de empleo en el sector agrario.

El sector forestal se encuadra en el agrario, aunque es muy minoritario. En 2006 hubo 1.755.779 contratos en el sector agrario, de los que 60.637 correspondieron al forestal, el 0,28% del total de contratos *(Tabla 1)* realizados en España aquel año. Sin embargo, al contrario de lo que ocurre con el agrario, el sector forestal está creciendo. Su tejido empresarial experimentó un incremento de un 140% en el número de empresas entre los años 2000 y 2006 *(ver la clasificación empresarial en la Tabla 2)*. Este comportamiento podría estar asociado, al menos parcialmente, con las nuevas oportunidades de negocio, como el desarrollo de los biocombustibles o los sumideros de carbono.

El empleo en sectores no productivos

España cuenta con 1.587 espacios naturales protegidos, que constituyen el 11,8% de la superficie del país. El número total de trabajadores de los parques españoles superaba en 2006 las 2.500 personas, de las que un 53 % (1.375) trabajaba en los catorce parques nacionales, con una media de 106 trabajadores por parque. En términos de superficie, esta cifra supone una persona por cada 227 hectáreas de parque nacional. El aumento del número de trabajadores de los espacios protegidos ha sido muy importante en los últimos años. Desde 1998 el incremento ha sido de un 71 por ciento. La variedad de situaciones es muy amplia: hay espacios con una plantilla de más de 200 personas repartidas en diferentes áreas (gestión, uso público, conservación, investigación, vigilancia y mantenimiento) y otros que únicamente tienen adscrita una persona con dedicación parcial.

Si atendemos no sólo a los parques, sino a la Red Natura 2000, la superficie que el Estado español tiene declarada como LIC (Lugar de Interés Comunitario) es un 23,4% del territorio (118.165 km^2). En la Red Natura 2000, que es compatible con las actividades agroforestales, es donde además trabajan de forma especialmente intensa los funcionarios con carácter de policía judicial: unos 1.756 agentes del Seprona y unos 5.680 agentes forestales, además de unos 790 profesionales entre agentes medioambientales y personal con competencias en vigilancia del dominio público dependientes del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. Lo que nos ofrece una ratio de más de 14.000 km^2 por agente, sólo en los LIC.

En cuanto a los trabajadores de extinción, detección y prevención de incendios, en 2008 ascendían a 52.216. Sus situaciones son muy variadas, encontrando desde funcionarios como técnicos y agentes forestales (10%) y bomberos (12%) a personal civil con distintos tipos de contratación (11%), pasando por las fuerzas de seguridad y el personal de cuadrillas y retenes. Este último grupo engloba al grueso de los efectivos (un 57%) y es el que reúne los modelos de contratación más diversos. Y también más precarios, desde fijos-discontinuos a temporales para la campaña de incendios. Es aquí donde además confluye el conjunto más variopinto de entidades contratantes, desde empresas públicas a privadas pasando por cooperativas locales o comarcales. La ratio media en función de la

1. Distribución de los contratos en el sector forestal en 2006

Profesiones	Nº de contratos	Porcentaje en el sector (%)
Ingenieros de montes, agrónomos y edafólogos	3.377	5,57
Ingenieros Técnicos en especialidades agrícolas	7.411	12,22
Trabajadores forestales especializados	19.019	31,37
Carboneros de carbón vegetal y asimilados	205	0,34
Peones forestales	30.625	50,50
TOTAL	60.637	100

Fuente: ASEMFO

2. Clasificación general empresarial según su forma jurídica

Número de actividades empresariales forestales (IAE 912)	1.473
Número total de empresas	1.087.805
Número total de autónomos	1.128.046
Número de sociedades anónimas	91.384
Número de de sociedades limitadas	807.921
Número de asociaciones, cooperativas, corporaciones locales y administraciones	106.713
Número de otras sociedades o comunidades	81.787

Fuente: ASEMFO

DAPHNIA48jj 30/3/09 14:21 Página VII

superficie forestal del país es de 637 hectáreas forestales por combatiente, aunque hay comunidades autónomas que duplican esta proporción, con más de 1.300 hectáreas por trabajador de extinción.

Conclusiones

El mundo rural es muy heterogéneo, está menos articulado que otros medios y obedece, en muchos casos, a importantes inercias. Por desgracia, además, el empleo que genera es a menudo temporal, precario y de baja cualificación.

Para asegurar la sostenibilidad y, por tanto, la permanencia de la agricultura, la Política Agraria Común (PAC) debe asociar las ayudas a criterios como calidad alimentaria y respeto al medio ambiente. El Gobierno, además, debe no sólo impedir el avance de los cultivos transgénicos, sino también fomentar la agricultura ecológica, incluyendo la formación en usos y técnicas y favoreciendo la transformación, conservación, envasado, transporte y distribución –tanto al mercado interno como de cara a la exportación– de los productos. Aún se puede crear mucho empleo en este nicho. También en la adaptación de los sistemas agrícolas y ganaderos a los escenarios de cambio climático para nuestro país. Todo lo anterior requerirá un importante plus de mano de obra, un esfuerzo en formación, y también de I+D+i.

En materia de lucha contra el cambio climático, por otro lado, el mundo rural tiene un importante papel que jugar, lo que le confiere la oportunidad de generación de bienes y servicios (y por tanto de empleo) hasta ahora desaprovechados. Tanto las medidas de mitigación como de adaptación al cambio climático requerirán de trabajo, formación y empleo.

Lo mismo podría decirse de una explotación forestal sostenible. En este contexto cabe señalar, por ejemplo, que la implantación de la gestión forestal certificada y sostenible como la FSC, o las acciones establecidas en la Estrategia Española contra el Cambio Climático relativas a los sumideros de carbono y el aprovechamiento de la biomasa forestal, ofrecen magníficas oportunidades al desarrollo para las áreas rurales en despoblamiento, que en caso de encontrar un marco de apoyo institucional y financiero podrían suponer nuevas fuentes de riqueza y empleo.

Las zonas que se encuentren en la Red Natura 2000 también pueden beneficiarse con la fijación y/o creación de empleo. La Red Natura 2000 es un buen reclamo para el turismo rural. También supone una gran oportunidad para la percepción de ciertas ayudas para agricultores y ganaderos, como las agroambientales o las destinadas a inversiones no productivas que complementen la renta de los agricultores y ganaderos –dedicados a las explotaciones extensivas y de secano– más desfavorecidos por los mercados. La gestión agrícola y ganadera compatible con los objetivos de conservación de Natura 2000 permite legitimar los pagos de la PAC, así como incluir las ayudas percibidas por estos agricultores en la llamada "caja verde" de la OMC. Natura 2000 permite también la obtención de ayudas en gestión forestal de grandes fincas. Y constituye una oportunidad para las zonas rurales deprimidas con sistemas de producción agrícolas tradicionales, y para aquellas que se están despoblando, a la vez que es una oportunidad para pequeñas explotaciones y empresarios.

Cuadrilla de extinción de un incendio forestal en un corte de pista.

La conservación del medio ambiente, además, necesita de un contingente de profesionales mayor que el actual. Por un lado, es necesaria una mayor dotación de técnicos en la administración para labores de planificación, inspección y control. Por otro, guarderías más numerosas, con mejor formación y dotación, harán su trabajo de vigilancia y protección de los ecosistemas y las especies de forma más eficaz. A su vez, un incremento de las plantillas para la extinción, pero sobre todo, para la prevención de incendios forestales, con contratos indefinidos, no sólo protegerán mejor a la población, las propiedades y los montes de los efectos de estos siniestros, sino que contribuiría a la fijación de la población rural.

También es imprescindible el reconocimiento social hacia los agricultores, ganaderos, propietarios y empresarios forestales, y fomentar verdaderos espacios de comunicación y participación en un mundo, como el rural, que cuenta entre sus mayores inercias con la de asumir políticas que vienen de fuera, y que se enfrentan a grandes incertidumbres en elfuturo.

Eva Hernández Jorge
Área de Gestión Ambiental de ISTAS
eva.hernandez@istas.ccoo.es

dossier

La revolución del transporte en el siglo XXI

Modificar sustancialmente los sistemas y medios de transporte, basados en el uso de carreteras por vehículos que utilizan el motor de explosión alimentado por derivados del petróleo, va a ser uno de los principales retos de la humanidad en las próximas décadas. Pero, como todo reto, puede convertirse en una oportunidad si se actúa en el sentido correcto.

Esta revolución del transporte será obligada, ya que tanto lo que entra como lo que sale de los actuales coches, camiones y autobuses genera cada vez más problemas.

Por el lado de lo que entra, sobre el agotamiento del petróleo, ya hay un consenso científico y empresarial: a los actuales ritmos de consumo las reservas de petróleo no durarán mucho más de 40 años, y dentro de unos quince, más de un 75% de las reservas estarán concentradas en unos pocos países de Oriente Medio (Arabia Saudí, Kuwait, Irak, Irán), lo que supondrá un enorme incremento de los riesgos de suministro. En España, el 99% del consumo energético del sector del transporte proviene de derivados del petróleo.

En realidad el "oro negro" no se agotará nunca, pero en la medida que su escasez sea mayor, los precios subirán exponencialmente, por tanto, moverse mediante vehículos impulsados por petróleo será un bien de lujo.

Por el lado de lo que sale, sobre los gases residuales de la combustión, resulta evidente que tienen importantes consecuencias medioambientales negativas. A escala global, un tercio de las emisiones de gases de efecto invernadero tienen su origen en el transporte, y la emisión de esos y otros gases por estos vehículos supone en algunas ciudades, por ejemplo Madrid, elevados índices de contaminación del aire, causantes de importantes problemas en la salud de muchas personas, fundamentalmente niños y mayores. La excesiva dependencia de nuestro país del transporte por carretera, que supone el 90% del movimiento de viajeros y más de un 80% del de mercancías, hace que el volumen de emisiones de gases de efecto invernadero per cápita generadas por el transporte sea de 2,4 toneladas, muy superior a las 1,8 toneladas que, como media, tienen los países desarrollados de la OCDE.

Es indudable que los compromisos adquiridos por España en el Protocolo de Kioto, así como las obligaciones de cumplimiento de la directiva comunitaria relativa la reducción de emisiones de cuatro gases nocivos para la salud (óxido de nitrógeno (NOx), compuestos orgánicos volátiles distintos del metano (COVDM), dióxido de azufre (SO_2) y amoniaco (NH_3), causantes de la muerte prematura de unos 300.000 europeos cada año), obligarán a políticas públicas cada vez más restrictivas con la utilización del vehículo privado, principalmente en las grandes ciudades. Sobre todo teniendo en cuenta que actualmente España es el único país que supera los límites en tres de esos cuatro gases, que el plazo para su pleno cumplimiento es el año 2010, y que tras Corea del Sur es, dentro de los desarrollados, el que más ha incumplido Kioto.

Por lo tanto, desde una perspectiva social y medioambiental hay que considerar que garantizar en el futuro una movilidad barata y de calidad para millones de personas conlleva un cambio sustancial del modelo de transporte que actualmente tenemos.

El propio Ministerio de Fomento reconoce en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2005-2020 que, "los principales beneficiarios de las realizaciones de un escenario continuista, de acuerdo con los impactos descritos, serían los usuarios de los modos de transporte de mayor calidad y coste: automóvil, tren de alta velocidad y avión (…). Por el contrario (…) los usuarios cautivos de los modos de transporte público (…) resultarían penalizados". Por tanto, los beneficios sociales del escenario de seguir haciendo lo mismo (carreteras y aeropuertos, a la par que ignorar las necesidades ferroviarias de cercanías de los grandes núcleos urbanos) se concentraran en ciertos grupos de mayor poder adquisitivo.

Una adecuada política de transportes en el futuro, en términos sociales y medioambientales, debería contemplar:

1) **La progresiva sustitución de la utilización del transporte individual por el colectivo en las aglomeraciones urbanas.** En términos económicos supondrá un importante ahorro para el conjunto de la sociedad, que puede destinarse a otras actividades. Según un estudio de la Unión Internacional de Transporte Público, en las zonas densamente pobladas donde el coche se utiliza en menos del 45% de los viajes, el coste total del transporte representa tan solo de un 6,3% del PIB, mientras que en las áreas donde el coche se utiliza en el 75% de los desplazamientos, llega a alcanzar un 12,5% del PIB.

Una fuerte apuesta por el transporte colectivo (autobuses no contaminantes, metro, cercanías ferroviarias) en las ciudades debe significar también un sustancial abaratamiento del precio que pagan los usuarios, ya que actualmente en España las subvenciones al transporte público apenas suponen un 1% de lo que representan el conjunto de subvenciones directas, vía presupuestos públicos de todas las administraciones, e indirectas, vía no repercusión de los costes externos negativos de cada modo de desplazamiento.

Según el informe Infras / IWW, de la prestigiosa universidad alemana de Karlsruhe y de la consultora suiza Infras, se estimaron en 58.162 millones de euros los costes externos generados por el transporte en España en el año 2000, un 9,6% del PIB nacional. El que estos elevados costes no se internalicen supone, en la practica, una subvención indirecta a los medios más contaminantes, es decir, el avión y el automóvil, favoreciendo su uso.

En Dinamarca una comisión de expertos designados por el Gobierno llegó a recomendar la implantación de la gratuidad del transporte público en las dos principales ciudades del país.

2) **El fomento de la utilización de coches no contaminantes.** Con las actuales tecnologías, parece que a corto y

En 1899 el automóvil denominado "La Jamais Contente" (izqda.) alcanzó los 105 km/h. En 2009 el F3 DM (arriba) de la empresa china ByD tiene una autonomía de 100km/h y tarda en recargarse10 minutos.

medio plazo la opción por la que la industria del automóvil ha optado es el coche híbrido, con motor eléctrico y de gasolina. Las actuales baterías eléctricas aún suponen una importante limitación de la autonomía del vehículo, hasta 100 kilómetros sin utilizar el motor de gasolina, según el F3DM de la compañía china Build Your Dreams (BYD), 160 kms según el i-MEV que Mitsubishi quiere comercializar en 2010. Por tanto, hasta que se desarrolle una infraestructura suficiente de abastecimiento no doméstico, cuestión que debería ser prioritaria por parte de todos los niveles de la administración, el espacio ideal de utilización de los coches eléctricos serán los entornos urbanos. Es evidente que si las fuentes de generación de energía eléctrica no son renovables y limpias, muchas de las ventajas del coche eléctrico, o híbrido, desaparecen.

Es importante tener en cuenta que la tecnología de los coches eléctricos no es nueva. En 1899 "La Jamais Contente", un vehículo eléctrico, registró el *record* de velocidad de la época, superando los 100km / h. La existencia de una materia prima barata en esa época, el petróleo, impulsó el desarrollo del motor de explosión, abandonándose la tecnología de los motores eléctricos para los coches. Pero actualmente es absolutamente racional en términos económicos que el encarecimiento del petróleo suponga una fuerte presión hacia el cambio tecnológico, lo que aumentará la autonomía de los vehículos y la reducción del tiempo de recarga.

Aquellas empresas y países que se sitúen en la frontera de la innovación tecnológica en este sector (las japonesas Toyota y Mitsubishi, la estadounidense General Motors, la india Tata y la China BYD están actualmente en la vanguardia) liderarán en los próximos años las ventas y la generación de empleo.

La iniciativa del gobierno español para impulsar la fabricación de vehículos eléctricos en España, con el objetivo de que en 2014 haya un millón de ellos, aunque debía de haberse tomado antes, es una garantía de futuro para varias de las plantas españolas de las multinacionales instaladas. De hecho, parece que la continuidad de parte de la producción de Renault y Nissan dependerá del cumplimiento de esos objetivos. SEAT también ha presentado un prototipo híbrido que estará en el mercado en 2014.

3) En las distancias medias hay que apostar por la sustitución de los desplazamientos en avión por el tren de alta velocidad, mucho menos agresivo con el medio ambiente. Aunque deberían revisarse a la baja las tarifas del tren de alta velocidad, que son sustancialmente más elevadas que en otros países europeos, en relación con nuestro nivel de renta.

4) Asimismo, debe hacerse un importante esfuerzo para mejorar la red de mercancías ferroviarias, de forma que en trayectos medios y largos sea una competencia real con el transporte por carretera, y de interconexión de la red con los puertos, grandes empresas y polígonos industriales. Esto debe complementarse con la internalización de algunos de los costes externos negativos del transporte de mercancías por carretera, vía peajes para camiones, como ya existen en Alemania.

La insostenibilidad social y medioambiental del actual modelo de transporte hace que, si nos damos prisa, el reto de su transformación sea una gran oportunidad para la generación de empleo, la innovación tecnológica y la mejora de la capacidad exportadora. La fuerte inyección de recursos, públicos y privados, necesaria para cambiar el actual sistema hacía otro sostenible, generará un importante efecto arrastre no solo sobre sectores básicos de nuestra actividad productiva (fabricación de automóviles, de material de transporte ferroviario, construcción naval y obra civil), sino sobre el conjunto de la actividad económica.

Subvenciones e inversiones al transporte por el Gobierno central, CC.AA., diputaciones y cabildos por modo de transporte. Incluidos costes externos

Millones €	Ferrocarril	Aéreo	Carretera	Marítimo	Transporte público
Costes externos					
INFRAS/IWW (1)	545	9.320	48.296,9	299,5	--
CC.AA. 2005	598	0	3.593	134,5	(2) 390
PGE-2007	7.034,3	2.502	4.301,4	1.302,4	462,2
Millones €	8.177,3	11.822	56.191,3	1.736,4	852
% sobre total	10,5%	15%	72%	2%	1 %

(1) *Datos del año 2000, en la actualidad serían algo superiores.* ***(2)*** *Incluidos ayuntamientos, excluida RENFE*
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de los PGE-2007, Observatorio de la Movilidad Metropolitana, Ministerio de Fomento y Medio Ambiente e Informe INFRAS/IWW.

Bruno Estrada
Economista. Coordinador del Área de Economía y Medio Ambiente de la Fundación Sindical de Estudios de CCOO

dossier

Cambio global y nuevos paradigmas urbanos (1)

Ante un cambio global que afecta a múltiples aspectos de la vida social, también es imprescindible afrontar la reformulación de las estrategias urbanas actuales. Necesitamos alumbrar nuevos paradigmas y principios desde los que proyectar planes ciudad 2020 con objetivos y plazos concretos para conseguir cambiar el rumbo de nuestras urbes en la próxima década.

¿Afrontamos un cambio global?

¿Crisis inmobiliaria, multi-crisis o, además, cambio global? ¿Se trata, básicamente, de la inevitable corrección de un ciclo de desordenada desregulación, voraz expansión inmobiliaria y excesos financieros con fuertes rasgos especulativos? ¿No estaremos asistiendo a una lectura excesivamente "economicista" del proceso, olvidando con sorprendente facilidad las advertencias del mundo científico y los organismos internacionales sobre las consecuencias globales del desbordamiento que nuestros patrones de desarrollo ejercen sobre ciertos recursos básicos, como el petróleo y los alimentos, y ciclos vitales de la biosfera, como el clima, el agua y la biodiversidad?

El diagnóstico es muy importante porque la duración, complejidad, tratamiento y salida de la crisis será distinta en función de cómo se identifique ésta. Por eso, conviene recordar que, más allá del nada fácil reajuste financiero y económico, subyacen cuestiones fundamentales como el desbordamiento de la huella ecológica mundial, el final de la energía abundante y barata, la mitigación / adaptación al cambio climático, y la necesidad de afrontar con urgencia el creciente deterioro de los principales ciclos y ecosistemas de la biosfera, tal y como informa el Millenium Assessment (2005. ONU).

Además, no podemos olvidar que en los próximos 50 años veremos crecer la población mundial en un 50% más (3.000 millones de nuevos seres humanos) y que, con los patrones actuales de producción y consumo, ello puede suponer multiplicar por cuatro o por cinco la presión global (y urbanizadora) sobre los recursos y sistemas naturales de un planeta que evoluciona pero no crece. Todo apunta a que los tiempos para cambiar se acortan hasta convertirse en una variable fundamental del problema; y todo indica que en una década, el año 2020 se ha convertido en una fecha icónica, antes de la cual deberíamos cambiar el rumbo con relación a nuestra incidencia sobre el planeta.

Las ciudades ante el cambio global

Pero si el cambio global tiene ese carácter sistémico: ¿no tendrá esa misma consideración su proyección sobre el urbanismo planetario? ¿No constituirán las ciudades piezas clave del reto global? Sin duda que sí y así lo expresó Maurice Strong en la clausura de la Cumbre de Río de 1992, cuando afirmó que la batalla de la sostenibilidad global se decidiría en las ciudades.

Una serie de factores avalan la importancia de las ciudades: concentran la mayoría de la población; son los centros de producción, distribución y consumo para la especie humana en el planeta; son muy ineficientes, operando como ecosistemas abiertos con costes inviables de energía, suelo, recursos y residuos; pero, a la vez, son focos centrales de información, innovación y difusión de valores y constituyen un recurso fundamental para generar "inteligencia" y movilización social en torno a los retos planteados por el cambio global.

Hacia un nuevo paradigma urbano

Si afrontamos un reto que es global, ¿no deberíamos levantar la mirada y redefinir nuevos paradigmas, objetivos y planes de acción en nuestras ciudades? ¿No habría que tratar de superar las miradas parceladas y descontextualizadas sobre las prácticas urbanas para empezar a hablar de los objetivos y tiempos necesarios para afrontar tales desafíos?

Y para ello, ¿no sería útil trabajar en el diseño de un estatuto global de sostenibilidad urbana, innovador y ambicioso, que pudiera servir de referencia para dar un auténtico salto adelante, con objetivos potentes y precisos a corto y medio plazo (2020 - 2030).

Nuevo paradigma y principios para cambiar nuestras ciudades en una década

La clave del nuevo ciclo urbano se cifra en que la resolución de las necesidades sociales se realice de forma compatible con la reducción del impacto ecológico, lo que requiere contener el crecimiento indiscriminado, reciclar, revalorizar la ciudad existente y multiplicar la ecoeficiencia urbana. En definitiva, un paradigma en las antípodas de nuestras prácticas vigentes, que conlleva, también, una innovación profunda de los principios de la acción urbana.

✔ **Principio de suficiencia** *(¿cuánto es necesario? ¿cuánto es suficiente? ¿cuánto es posible?)*. La expansión urbanística y el correspondiente impacto ecológico han de considerarse como un recurso crítico, a justificar expresamente desde necesidades sociales reales, a contrastar con los límites ambientales de cada lugar y, en su caso, a neutralizar ambientalmente con acciones compensatorias.

✔ **Principio de coherencia** *("biomímesis" = actuar imitando los ciclos naturales)*. Impulsar pautas urbanas que minimicen las alteraciones de los ciclos funcionales naturales: energías renovables, cierre de ciclos materiales-residuos, proliferación del reciclado / reutilización de los recursos básicos y las soluciones pasivas, etc.

✔ **Principio de ecoeficiencia** *(generar menos recursos/impactos por unidad de producto)*. Multiplicar la productividad ambiental (reducción del impacto ecológico por unidad espacial) en los ciclos de vida de los procesos urbanos, utilizando criterios coherentes con la sostenibilidad urbana, la edificación bioclimática, la rehabilitación integral, la selección de las tecnologías más eco-eficientes, etc.

✔ **Principio de equidad** *(soluciones globales)*. Promocionar soluciones útiles y sostenibles para todos los estamentos sociales, incluido el diseño de barrios y

1 Texto elaborado a partir del Informe "Cambio global España 2020"

Nudo de autopistas en pleno casco urbano de Shanghai. Fotografía de Olivo Barbieri.

programas de viviendas de precio asequible y en alquiler, dirigidas a los sectores ciudadanos con menos recursos económicos o condiciones específicas.

✔ **Principio de visión integrada y precaución** *(visión anticipada y seguimiento de los impactos urbanos a medio plazo)*. Reducir la externalización hacia otros espacios / tiempos, de forma que los planes y programas aprobados incorporen evaluaciones / compromisos a medio plazo (2020, 2030...) sobre impactos urbanos estratégicos, como la huella ecológica, la energía, el agua, las emisiones de gases de efecto invernadero, las alteraciones de sistemas naturales, etc.

✔ **Principio de una nueva "gobernanza para el cambio"** *(liderazgo institucional compartido)*. Regeneración institucional para abordar el cambio global, lo que exige una profunda renovación de contenidos, estilos y de corresponsabilidad social en las cuestiones urbanas.

✔ **Principio de garantía pública en cuestiones de sostenibilidad estratégica** *(garantía pública y legal de coherencia con los principios anteriores)*. Existe una estrecha vinculación entre el marco jurídico / institucional y los paradigmas que determinan cada época histórica; y cuando hay cambio de paradigma, y el cambio global tiene esa dimensión, el cuadro de derechos y deberes y de competencias y garantías relacionadas con el territorio y la ciudad habrá de readaptarse a los nuevos tiempos.

Un plan ciudad 2020 con objetivos y plazos para cambiar

La cuestión de los objetivos y tiempos necesarios", constituye hoy la apuesta más innovadora y comprometida. Se trata de centrar la atención en una serie de temas clave con relación al cambio global en las ciudades (huella ecológica, energía / clima, agua ciclo matearles-residuos, etc.) y de establecer objetivos y plazos necesarios en cada uno de ellos. Lógicamente, tienen especial importancia aquellos temas / objetivos que, como los relacionados con el clima y Kioto, ya cuentan con compromisos o consensos generales, pero sin postergar otros que necesitan ser puestos en circulación sin demora, por ejemplo los relacionados con el uso del suelo, los sistemas locales de agua, la biodiversidad, etc.

Sin entrar a establecer una referencia concreta a la innovación de los instrumentos operativos, lo cierto es que necesitamos fortalecer la participación y corresponsabilidad social, innovar los instrumentos de acción, desarrollando auténticos planes integrales de ciudad con objetivos / compromisos al 2020 y 2030 y poner en pié auténticos programas de cambio en temas claves (contención del crecimiento, energía, movilidad, edificación, actividades económicas), incluida la cuestión de una fiscalidad urbana coherente con los principios reseñados.

El campo jurídico / institucional también requiere de la máxima consideración, ya que habrá que evaluar cuál es el marco legal que necesitamos para hacer viables los nuevos paradigmas, principios, objetivos y tiempos apuntados. En algunos casos, sólo será preciso actualizar la interpretación de prioridades de la legislación vigente, pero en otros muchos, serán necesarias innovaciones precisas para dar fuerza jurídica a las nuevas lógicas de actuación.

Y sabemos cómo que hay que empezar a cambiar

Lo cierto es que, a pesar de los inmensos estragos causados por la "década especulativa", han subsistido espacios de sensatez en los que la reflexión y las prácticas urbanas sostenibles se han mantenido. Así, la acción de un puñado de responsables políticos y técnicos, los trabajos del Observatorio de la Sostenibilidad de España, la elaboración de la Estrategia Española del Medio Ambiente Urbano, la acción de algunas redes regionales y los programas de la propia Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) y su Red Española de Ciudades por el Clima, constituyen recursos de conocimiento y experiencia muy valiosos para reconstruir el futuro.

Una vez que ya no es creíble el discurso del "todo va bien" o "en un par de años, todo igual", es importante enfrentar la tentación de impotencia o miedo ante los retos del cambio global. Frente a la dimensión de los retos y la tensión de los plazos, hay que afirmar que disponemos de recursos suficientes para afrontarlos y plantear sin rubor la necesidad de cambiar de rumbo de nuestras ciudades en diez años.

A la hora de concretar los factores que podrían impulsar ese cambio, propondría los siguientes: 1) necesidad de liderazgo institucional preñado de decisión y ambición ante el cambio; 2) Pacto por las ciudades, capaz de movilizar voluntades y recursos en torno a los nuevos objetivos; 3) un grupo de ciudades dispuestas a actuar como locomotoras del cambio urbano; y 4) un impulso al compromiso de la sociedad civil en la apuesta por un renacimiento urbano sostenible.

En el fondo, se trata de un desafío de lucidez, valentía y ambición, capaz de trabajar en nuestras ciudades por un futuro distinto y mejor.

Fernando Prats Palazuelo
Arquitecto urbanista

dossier

Políticas ambientales, medidas efectivas contra la crisis

En primer lugar conviene definir los perfiles de la crisis, inicialmente calificada de financiera, y que en este momento se manifiesta como recesión económica. La crisis bursátil, bancaria y financiera del capitalismo especulativo amenaza los cimientos de la economía real o, si se prefiere otra denominación, de la economía productiva. Esta primera reflexión, con ser necesaria, no es suficiente. En 2009 se habla de crisis porque se ha manifestado en los países industrializados miembros de la OCDE. Antes ya existía pero era invisible, bien porque afectaba a pueblos y continentes sin voz, bien porque minaba el equilibrio de la biosfera de forma silenciosa.

Estamos ante una crisis global. Global en cinco sentidos: porque los sistemas financiero y bursátil están a un palmo del precipicio; porque hay un retroceso de la producción en términos de producto interior bruto (PIB); pero, sobre todo, porque su ámbito es mundial; porque tiene relación con el uso, deterioro de la calidad y agotamiento de los elementos materiales básicos de la producción, los recursos naturales; y porque ha puesto en evidencia la obsolescencia, injusticia y perversión del orden económico mundial, de sus reglas de juego basadas en un intercambio desigual entre los pueblos y de unas instituciones económicas internacionales cuyas recetas han conducido a duros retrocesos sociales para buena parte de las clases trabajadoras y pueblos del planeta, siendo causa de hambrunas, migraciones y éxodos masivos.

Nueva economía, nuevos conceptos

Vivimos un mundo totalmente diferente al de hace un año. Contrasta el fracaso del Foro de Davos –donde se reunieron los poderosos de la economía y de la política, responsables de la crisis pero incapaces de ofrecer explicaciones ni soluciones– con la vitalidad y creatividad del Foro Social Mundial celebrado en la ciudad amazónica de Belem, donde decenas de miles de representantes de las organizaciones sociales y sindicales se dieron cita y aportaron muchas y buenas ideas frente a la crisis, pero que, desprovistos de poder y medios, todavía no pueden aplicarlas. Conviene destacar algunos de los conceptos que en caótico e imaginativo *totum revolutum* allí se barajaron por parte de campesinos, mujeres, sindicalistas, jóvenes y pueblos indígenas.

Durante los años de la locura neoliberal, el sistema financiero basó su ganancia actual prestando al sector privado y al público más de lo que recibía en depósitos, confiando en que el crecimiento económico ininterrumpido pagaría la deuda en el futuro. Tomó dinero de mañana para lucrarse hoy. El asunto se torció cuando el consumo e inversión pública y privada que conforman lo que convencionalmente denominamos economía real se ralentizó, lo que supuso que la evolución del PIB no fuera capaz de soportar la deuda financiera. El "parón" en sectores productivos clave ha puesto de manifiesto no solo la falta de liquidez, sino de solvencia de una parte importante de las entidades financieras señeras, pero también de multinacionales capaces de generar grandes dividendos pero sin la previsión de provisionar sus cuentas para sortear un mal trimestre.

A su vez la economía productiva convencional no tuvo en cuenta la base física de la actividad económica: los flujos de materiales y energía que están determinados por los mercados; el sistema desigual de intercambio y por un aspecto jamás considerado por los responsables económicos gubernamentales, empresariales y académicos, los límites físicos de la biosfera. Límites de cantidad, ubicación geográfica y accesibilidad de los recursos, pero también del planeta como sumidero de residuos, emisiones y vertidos.

El agotamiento del petróleo anuncia el fin del crudo barato, que seguirá su carrera de precios a medio plazo, pese a las actuales variaciones en sierra del

DAPHNIA48jj 30/3/09 14:21 Página XIII

precio del barril *brent*. Esto plantea un reto de primer orden para el sistema energético, eléctrico y de transporte y, por tanto, para la viabilidad productiva. Se han tomado recursos fósiles del pasado para hacer rápidas ganancias en el presente. La deforestación y la pérdida de biodiversidad son la manera no sólo de desheredar a las futuras generaciones sino de desahuciar el inmediato presente de las actuales. Y el asunto no para ahí. Según diversos analistas, si no detenemos el calentamiento global puede producirse una gran crisis económica de envergadura mucho mayor que las hasta ahora ocurridas, con pérdidas de hasta el 25% del PIB mundial. Este sencillo razonamiento es el que permite poner en relación las diversas esferas de la economía (la financiera, productiva y biofísica), y por tanto presentar soluciones efectivas.

Medidas de choque de la nueva economía

Desde el punto de vista sindical, los ingentes recursos que están siendo utilizados en "tapar" agujeros y vergüenzas, deberían de inyectarse de forma concentrada en aquellas medidas que permitan crear más empleo y anticipar un nuevo tejido productivos sostenible que, sin que nadie las considere pócimas mágicas, actúen de forma más rápida y positiva sobre el tejido social. Necesitamos un plan de choque industrial para cambiar el modelo productivo, energético y de transporte. Necesitamos un plan de choque para fomentar el ahorro y la eficiencia de los procesos productivos en todos los sectores: industria, energía, construcción, agricultura y servicios. Necesitamos la adopción de medidas urgentes para salir de la crisis, que conjuguen la eficiencia económica, la justicia social y la sostenibilidad ambiental.

El secretario general de la Confederación Sindical Internacional (CSI), Guy Ryder, afirmó tras la cumbre mundial sobre cambio climático (COP 14) celebrada en Poznan y ante la celebración próxima de Copenhague (COP 15) que debe abordar el acuerdo que suceda al Protocolo de Kioto: "disponemos de una oportunidad única e histórica para transformar nuestras sociedades a mejor. Con más razón en estos momentos de crisis económica, cuando un "nuevo acuerdo verde" (*global green new deal*) puede ser la base para una recuperación que proporcione trabajo decente y contribuya a luchar contra el cambio climático". Esta declaración debe de llenarse de ideas, propuestas, contenidos y soluciones para satisfacer mejor las necesidades humanas y realizar una transición justa entre los modelos productivos actual y futuro. El plan de trabajo socio-sindical debe plantearse de forma autónoma, al margen de considerandos que pongan en el centro de gravedad la tasa de beneficio privado del capital invertido o la salvación de un modelo periclitado. Nos interesa incrementar exponencialmente la tasa de beneficio del conjunto de la sociedad y para ello no renunciamos a defender los modelos económicos que mejor sirvan a tal fin.

En los artículos precedentes se han planteado algunos ejes que forman parte de las propuestas de hoy y de la agenda de los debates fundamentales que deberemos desarrollar en el futuro inmediato. La apuesta por las energías renovables, el equilibrio territorial, la suficiencia alimentaria, la gestión racional de los recursos naturales, el turismo sostenible, la eficiencia energética, la nueva cultura de la movilidad y el transporte público son apuestas socialmente justas y ambientalmente sostenibles, pero además tienen dos importantes ventajas: requieren un importante esfuerzo de I+D+i y son intensivas en mano de obra. Crean empleo con valor añadido. Al sindicalismo, a quienes lo configuramos, corresponde luchar para que sea empleo digno, empleo de calidad, empleo con derechos.

Manuel Garí
Economista y director de Medio Ambiente de ISTAS

DAPHNIA48jj 30/3/09 14:21 Página 14

Luces y sombras de los sistemas de gestión ambiental

La paulatina incorporación de la dimensión ambiental dentro de la gestión empresarial ha venido motivada, fundamentalmente, por la presión de la sociedad civil y por una normativa ambiental cada vez más rigurosa, como respuesta al evidente deterioro del medio ocasionado por los impactos derivados de las actividades productivas y de servicios.

Ante la necesidad de la empresa de integrar la componente ambiental en el marco de su gestión global, los sistemas de gestión ambiental (SGA) son un instrumento con gran potencial para alcanzar la mejora de su comportamiento ambiental.

Si bien la adopción de este tipo de herramientas ha estado ligada, fundamentalmente, con cuestiones relacionadas con la mejora de la imagen de la empresa y la competitividad de la misma frente a otras de su sector de actividad, lo cierto es que con la implantación de un SGA, puede obtener otra serie de beneficios:

✔ Garantía de cumplimiento con la normativa ambiental en vigor y adaptación a futuras disposiciones legales.

✔ Mejoras en la eficiencia de los procesos, optimización y ahorro de consumos de materias primas y recursos (energía, agua, etc.)

✔ Prevención y control en la generación de emisiones, residuos y vertidos, lo que se puede traducir en menores costes de gestión, tratamiento, pago de tasas y cánones, etc.

✔ Exenciones y beneficios en el cumplimiento de determinados requisitos legales, mayores facilidades para la obtención de permisos y licencias, acceso a subvenciones y contratas públicas, etc.

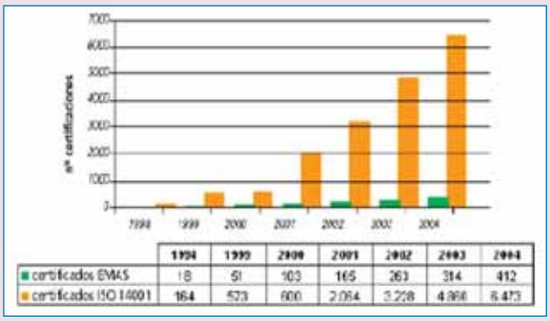
Sin embargo, en muchas ocasiones, los SGA están insuficientemente integrados en la política empresarial, apareciendo más como un apéndice de ésta y no dentro de la misma, ciñéndose en la mayor parte de los casos a la fase de producción. Es indudable que se mejora la eficiencia ambiental de la empresa que lo desarrolla adecuadamente, pero no siempre repercute en una mejora del medio ambiente. Incluso dentro de los dos grandes tipos de SGA certificables, (ISO 14001 y EMAS), existen importantes diferencias que denotan mayor o menor compromiso ambiental según se elija uno u otro sistema. En relación a esto último, la ambigüedad de ciertos requisitos de la norma ISO 14001, así como la discrecionalidad en la interpretación de los mismos, puede motivar que una empresa obtenga esta certificación sin haber asumido compromisos ambientales relevantes. Sin embargo, las mayores exigencias derivadas de los SGA certificados según EMAS son, a priori, una garantía de que la empresa asume mayores retos y pretensiones de mejora, a la vez que reconoce la importancia de la participación de los trabajadores en el sistema de gestión ambiental y se predispone a comunicar sus resultados ambientales a la sociedad.

¿Cómo funciona un sistema de gestión ambiental?

Grafico 1: *Esquema de funcionamiento de un SGA*

DAPHNIA48jj 30/3/09 14:21 Página 15

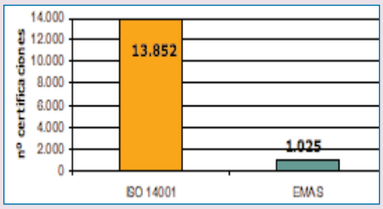
Organizaciones certificadas en ISO 14001 y EMAS



	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
certificados EMAS	18	51	103	165	263	314	412
certificados ISO 14001	164	573	600	2.064	3.228	4.866	6.473

Grafico 3: *Evolución ISO 14.001 vs EMAS en el periodo 1998-2004*
Fuente: *www.iso.org y http://europa.eu.int/comm/environment/emas*

ISO 14001vs EMAS (año 2008)



Fuente: *ISO y Comisión Europea*

Los datos sobre la implantación en la empresa española de uno u otro sistema corroboran la diferencia de esfuerzo, coste –no solo económico– y compromiso entre ambos. Mientras que a finales del año 2008 había cerca de 14.000 empresas que tenían implantado un SGA certificado según la norma ISO 14001, tan sólo había poco más de mil con EMAS.

Desde luego, tampoco ayuda a la promoción de la implantación del EMAS, como sería deseable, el que ciertas normativas ambientales equiparen en el mismo plano a los dos sistemas, estableciendo los mismos beneficios a las organizaciones que tengan implantado indistintamente uno u otro sistema (reglamento IPPC, ley 26/2007 de responsabilidad medioambiental, ley 34/2007 de calidad del aire y protección de la atmósfera, ley 30/2007 de contratación del sector público, etc.).

La Comisión Europea, conocedora de las potencialidades del EMAS para alcanzar los objetivos y metas que la Unión Europea se ha marcado en sus diferentes estrategias y normativas de índole ambiental, está acometiendo en la actualidad la reforma del reglamento EMAS. Para ello, sin rebajar el rigor y grado de compromiso con la mejora del rendimiento ambiental de las organizaciones que decidan implantarlo, e incluso reforzando ciertas obligaciones (de cumplimiento con los requisitos legales, de información ambiental…), elimina algunas cargas administrativas para fomentar, sobre todo, su implantación en la PYME.

Dentro del compromiso de CCOO por avanzar hacia un nuevo modelo de producción y prestación de servicios más sostenible, que garantice no sólo la protección del medio ambiente, sino la propia viabilidad de la empresa y el mantenimiento y la generación de empleo, creemos que los SGA, en particular EMAS, son instrumentos muy útiles para contribuir a este objetivo. Por ello, entre nuestras propuestas y reivindicaciones al respecto se encuentran:

✔ La implantación de SGA en las actividades con mayor potencial contaminante (actividades IPPC) y la progresiva incorporación en las demás organizaciones, en función de su tamaño.

✔ La exigencia de SGA para aquellas empresas que trabajan con la Administración o reciben ayudas de la misma (subvenciones, contratas públicas,…)

✔ El refuerzo de las competencias de los trabajadores y sus representantes en el desarrollo, implantación, operatividad y control de los SGA.

✔ El fomento de la participación activa de los trabajadores, por ser requisito fundamental para la eficacia del sistema.

Aspectos principales de la propuesta de revisión del Reglamento EMAS

- ✔ Se refuerza la obligación del cumplimiento de los requisitos legales: las empresas deberán presentar una declaración de cumplimiento legal expedida por la autoridad competente.
- ✔ Se refuerzan las obligaciones de información ambiental: indicadores comunes y obligatorios para todas las empresas. Dos documentos de información ambiental, el Informe ambiental (anual) y la declaración ambiental (trienal)
- ✔ Tratamiento particular de las PYME: las actuales obligaciones trienales pasan a ser quinquenales. Las obligaciones anuales pasan a ser bianuales.
- ✔ Programas de auditorías.
- ✔ Eliminación de ciertas restricciones en el empleo del logotipo EMAS.
- ✔ Reducción de tarifas e impulso a la promoción de incentivos, subvenciones y beneficios legales para su implantación.
- ✔ Armonización de las reglas de los procedimientos de acreditación y verificación.
- ✔ Elaboración de guías sectoriales de mejores prácticas en la gestión ambiental, que deberán ser tenidas en cuenta en la implantación del sistema y en su verificación.

Antonio Ferrer Márquez
Área de Gestión Ambiental de ISTAS
aferrer@istas.ccoo.es

Abajo, la identificación EMAS en la sede de una empresa alemana y en un contenedor de material sanitario.

DAPHNIA48jj 30/3/09 14:21 Página 16

medio natural

El mundo rural ante la crisis

La reciente crisis alimentaria, con carencias puntuales de cereales e inestabilidad en los mercados, ha vuelto a poner de manifiesto que la agricultura es un sector estratégico. Incluso en una Europa en la que la Política Agraria Común (PAC) ha pasado de promover en sus orígenes un potentísimo productivismo agrícola ,capaz de alimentar al viejo continente, a reorientar en la actualidad las ayudas al campo buscando un desarrollo rural polivalente, con el medio ambiente en un lugar central. La crisis obligará a Unión Europea a decidir si apuesta por la producción agrícola (primer "pilar" de la PAC), el desarrollo rural (segundo "pilar") o por la integración de ambos.

Pero la crisis alimentaria, o la actual crisis económica, no son las únicas que debieran preocuparnos. El calentamiento global introduce nuevos escenarios que ningún sector puede obviar. En el caso de la agricultura, el incremento de la temperatura del aire, de la concentración de CO_2, atmosférico o los cambios en las precipitaciones estacionales afectarán sin duda a la producción, ya sea por la necesidad de más riego o por la distribución y alcance de plagas y enfermedades. El sector forestal acusará la existencia de menores reservas de agua del suelo, lo que supondrá un importante factor de estrés para el arbolado. En zonas con déficit hídrico, esto puede ocasionar cambios en la densidad de la masa forestal y afectar a la fisiología de las especies. Y en los casos más extremos, áreas susceptibles de albergar sistemas arbolados pueden perder esta condición. También aumentará el riesgo de incendios forestales. El aumento de las temperaturas y la falta de agua en el suelo condicionarán una mayor inflamabilidad de los combustibles. La duración media de la temporada de peligro se agudizará, así como las igniciones causadas por rayos y por negligencias. La frecuencia, intensidad y magnitud de los incendios forestales se incrementará.

Situación del mundo rural en España

Frente a todas estas circunstancias, ¿en qué situación se encuentra el campo en España? El medio rural constituye el 90% del territorio y alberga al 20% de la población. Una población en descenso y aquejada, en muchas áreas, de un agudo envejecimiento, en un entorno en el que se están abandonando cultivos y tierras. En 2006, el número de contratos en el sector agrario no llegó al 10% del total de contratos realizados en el país. De ellos, sólo el 0,28% correspondía al sector forestal.

Al contrario que otros sectores que ahora mismo están sufriendo severos ajustes, la agricultura ya se ha ajustado durante los últimos años con las ayudas comunitarias. En la actualidad, contribuye al 2,6% del PIB nacional. Pero no puede decirse que el sector agrario, por estar menos perjudicado que otros, no esté afectado por la crisis. Muchos agricultores se encuentran en una situación crítica, con fuertes caídas de precios que sitúan a sus explotaciones por debajo del umbral de rentabilidad y que llevarán a fuertes caídas del volumen de producción agraria. El sector ganadero, por otro lado, está fuertemente endeudado.

El forestal, muy minoritario, está creciendo, aunque más lentamente que otros sectores. Sin embargo, adolece aún de graves problemas. Baste como ejemplo que sólo el 13% de los montes españoles cuentan con planes de gestión, siendo necesaria una mayor inversión pública en este sentido.

Políticas, presupuestos y desarrollo sostenible

Hasta 2007 España carecía de una política rural propia y había cubierto esta carencia con la aplicación de reglamentos europeos, como el 1698 / 2005 de Desarrollo Rural, que apostaba por la integración de las dos dimensiones de la multifuncionalidad del mundo rural: la agraria y la territorial. Hace menos de dos años se aprobó en nuestro país la ley 45 / 2007 para el Desarrollo Sostenible del Medio Rural. Sus objetivos incluían mantener y ampliar la base económica del medio rural, mantener y mejorar el nivel de población y elevar su grado de bienestar, conservar y recuperar el patrimonio natural y cultural del medio rural, fomentar la participación pública e articular, por parte de las administraciones públicas, políticas de

DAPHNIA48jj 30/3/09 14:21 Página 17

desarrollo rural sostenible. Pero esta ley no se ha puesto en marcha aún y no se materializará realmente hasta que no concluya la redacción del I Programa de Desarrollo Rural Sostenible 2010-2015 y las comunidades autónomas no adopten posturas más pro-activas respecto a la misma. También son relativamente recientes la ley de Montes[1] y la ley del Patrimonio Natural y la Biodiversidad[2]. Pero para su desarrollo es necesaria una dotación presupuestaria suficiente.

A modo de ejemplo, el Programa de Desarrollo Rural Sostenible (PDRS) dispuso en 2008 de unos 100 millones de euros, que se destinaron a convenios piloto con las comunidades autónomas para atender proyectos que incorporan cuestiones ambientales o de agricultura. En 2009, el PDRS cuenta con 121,6 millones de euros para acciones similares. El resto del presupuesto para medio rural, de 1.399 millones de euros, se destina a programas convencionales de agricultura y ganadería. La protección y mejora del medio natural, por otro lado, contará con 416 millones de euros. Sus principales líneas de actuación se centran en la conservación de la biodiversidad, la defensa contra los incendios forestales y agentes nocivos, el control de la erosión y la lucha contra la desertificación. La parte más significativa de este monto, el 43,4% (180 millones de euros), correspondería a la defensa contra los incendios forestales.

El total del presupuesto de las actuaciones ambientales del MARM para 2009 es de 1.530 millones de euros e incluye actuaciones en costas, calidad de aguas, contaminación atmosférica, etc. El presupuesto global del MARM para 2009 es de 13.202 millones de euros –sólo un 0,09% mayor que el del año anterior para las carteras de medio ambiente y agricultura juntas–, y da prioridad a las políticas en inversiones productivas, donde agricultura, pesca y alimentación se llevan el 67,61% y el resto se asigna al área de medio ambiente. Parece, pues, que la apuesta del Gobierno es claramente favorable a la producción (el primer "pilar" de la PAC).

No podemos olvidar que los fondos que reciben nuestros campos proceden también de Europa. Por ejemplo, la Red Natura 2000[3] se financia de forma integrada desde varios fondos distintos, desde la PAC para tierras agrarias dentro de espacios asignados a la red o desde políticas de desarrollo regional para las intervenciones estructurales. En España, en el año 2007, en la perspectiva financiera 2007-2013, el Ministerio de Medio Ambiente evaluó los costes, sólo para financiar la Red Natura 2000, en 1.300 millones de euros anuales. Sin embargo, lo máximo que se destinaría desde los diferentes fondos europeos supondría menos del 25% de las necesidades financieras (325 millones de euros). Y eso que España aporta el 21% de toda la superficie europea declarada como Lugar de Interés Comunitario (LIC).

Interrogantes y propuestas

Si ni la UE ni el Gobierno español ponen sobre la mesa la financiación necesaria para un desarrollo rural sostenible y la protección del medio natural, ¿qué presiones determinarán los acontecimientos en el mundo rural en los próximos años? En las circunstancias actuales, por ejemplo, cabe preguntarse si se producirá en nuestro país una reactivación de la dimensión productiva de la agricultura, con la consiguiente eliminación de las trabas (sobre todo ambientales) que ahora limitan el potencial del sector agrario. También si el Programa de Desarrollo Rural Sostenible será suficiente para introducir los necesarios cambios a favor del desarrollo sostenible del mundo rural. El Gobierno debería integrar el desarrollo rural sostenible dentro de todos los programas del MARM de forma transversal, no como un programa aislado, y para este objetivo debería valorar la inversión necesaria en el escenario 2007-2013.

Frente al cambio climático, el sector agroforestal puede y debe mitigar su contribución a la generación de gases de efecto invernadero, promoviendo, a través de una agricultura sostenible, las buenas prácticas agrícolas y ganaderas y una agricultura intensiva adecuada, la reducción de emisiones. Otro objetivo sería aumentar las absorciones de carbono. La gestión forestal certificada y sostenible (como la certificación FSC), o las acciones establecidas en la Estrategia Española contra el Cambio Climático relativas a los sumideros de carbono y el aprovechamiento de la biomasa forestal ofrecen magníficas oportunidades al desarrollo para las áreas rurales en despoblamiento. Si se potencia desde las administraciones públicas podría convertir al sector en líder y catalizador de inversiones hasta 2013.

Eva Hernández Jorge
Área de Gestión Ambiental de ISTAS
eva.hernandez@istas.ccoo.es

(1) *Ley 10/2006 de 28 de Abril, de Reforma de la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, sobre Montes. Su objetivo es constituirse en un instrumento eficaz para garantizar la conservación de los montes españoles, promover su restauración, mejora y aprovechamiento racional y sostenible, promoviendo el carácter multifuncional de los montes, la integración de la planificación forestal en la ordenación del territorio, la cohesión territorial y el desarrollo rural, entre otros.*

(2) *Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y la Biodiversidad. Responde a los compromisos internacionales adquiridos por España en relación con el Convenio para la Diversidad Biológica y otros convenios internacionales, directivas europeas, y la Comunicación de la Comisión de las Comunidades Europeas (2006) para detener la pérdida de biodiversidad para 2010. Deroga y sustituye a la ley 4/1989 de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres.*

(3) *Red o lista que integra los Lugares de Interés Comunitario (LIC) y las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) en Europa, de acuerdo con lo establecido en las directivas de hábitats y de aves de la UE.*

DAPHNIA48jj 30/3/09 14:21 Página 18

Gesmopoli, una iniciativa novedosa y pionera de acceso a los polígonos

Durante dos años, desde el 1 de noviembre de 2006 hasta el 31 de octubre de 2008, ha estado en vigor el proyecto Gesmopoli (gestión de la movilidad de los polígonos). Se trata de un proyecto pionero que se ha convertido en un referente entre las experiencias que tratan de fomentar la movilidad sostenible al lugar de trabajo.

La singularidad de Gesmopoli reside en su composición. Lo integran cinco socios: la Diputación de Barcelona, que ha liderado el proyecto; el Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña; la Federación de Sociedades Anónimas Laborales; y los sindicatos UGT y CCOO, que han diseñado conjuntamente la planificación de las diversas fases de implantación del proyecto, así como su seguimiento y control. El proyecto ha tenido el apoyo de la Unión Europea.

Cada uno de los socios se ha responsabilizado de la ejecución de Gesmopoli en cada uno de los seis polígonos de actividad productiva escogidos para el proyecto. Los polígonos se han seleccionado procurando que fueran representativos de la gran diversidad de problemas que hay en cuestiones de movilidad. Se trataba de contrastar una metodología de trabajo común en seis realidades distintas y de analizar los resultados obtenidos fijándose sobre todo en cómo resolver y aprovechar las dificultades y oportunidades que se fueran presentando en el devenir del proceso. El objetivo final del proyecto Gesmopoli era adquirir un conocimiento y una experiencia que sirviera para elaborar una metodología global útil para aplicarla en otros polígonos, cada uno con sus propias particularidades. Es decir, pasar de la teoría general a la práctica individual y así obtener unos procedimientos y unas herramientas, en definitiva, unas pautas de actuación, útiles para intervenir en el complejo y problemático campo de la movilidad generada por motivos laborales.

Gesmopoli ha hecho hincapié en las tareas de planificación de la movilidad, de negociación entre los agentes del polígo-

Diagrama de actuaciones en el Polígono El Pla, (Baix Llobregat)

La política tarifaria del transporte público
¿Necesitamos un nuevo sistema tarifario, socialmente más justo y favorable?

Casi todas las ciudades europeas disponen de bonificaciones para los estratos sociales más desfavorecidos o que no disponen de ingresos. Estas tarificaciones sociales se entienden como medidas para combatir la exclusión social, la degradación ambiental y la congestión viaria. Pero también sirven para premiar el comportamiento más sostenible de las personas en sus desplazamientos.

En 2007, CCOO de Cataluña inició un esfuerzo para establecer los criterios para cambiar el modelo de integración tarifaria de los transportes públicos e incrementar su cuota sobre el vehículo privado. Es necesario impulsar medidas políticas sociales que lo fomenten, basadas en una tarificación equitativa para cada colectivo. Pero también es necesario potenciar el transporte público de calidad, que responda a las necesidades de movilidad de la población y que represente un importante beneficio ambiental para la sociedad.

Consideramos que es imprescindible una reforma en profundidad del sistema económico del transporte público, aprobar la ley de financiación, incrementar la eficiencia de la red y ampliar las fuentes de financiación (modificando el modelo de fiscalidad actual).

El sistema tarifario actual presenta oportunidades para introducir mejoras y actualizaciones que contemplen las nuevas necesidades de los ámbitos familiares y sociales. Pero la cobertura del servicio no ha de depender del coste directo que paga el usuario, sino en conseguir la máxima eficiencia del sistema, llegando al mayor nivel de servicio a la sociedad a través de una mejor gestión económica y no por la variación del porcentaje del gasto que se cubre mediante las tarifas. En una sociedad como la nuestra, el hecho de que el transporte público sea deficitario (como en el caso de la sanidad o la educación) es un hecho necesario.

Miquel de Toro
Departamento de Movilidad CCOO de Cataluña

o 2006)
(MMA, Agosto 2006)

DAPHNIA48jj 30/3/09 14:21 Página 19

movilidad

no, de gestión y de actuación sobre el territorio, así como de comunicación y difusión de los objetivos del proyecto. Para ello se ha dotado de tres herramientas básicas: creación de las mesas de movilidad, espacios de participación y concertación de los diversos agentes del polígono (administración local, autoridad regional de la movilidad, operadores de transporte, empresarios y sindicatos). Elaboración de los planes de movilidad de cada polígono, planes que incluyen la diagnosis de la movilidad, las propuestas de actuación y los indicadores de seguimiento.

Durante el último tramo de Gesmopoli los polígonos se han dotado de un gestor de movilidad, entre cuyas principales tareas se encuentran la gestión, control y seguimiento de la movilidad, así como dinamizar el plan de movilidad, negociando y coordinando los diferentes agentes del polígono con el objetivo de que se lleven a cabo las medidas propuestas en el plan. Además, los gestores han realizado acciones divulgativas, informativas y de asesoramiento, principalmente entre los empresarios y los trabajadores y trabajadoras.

Una vez superado el período de implantación del proyecto Gesmopoli, los resultados obtenidos otorgan validez al método empleado y garantizan que se puedan extrapolar a otros polígonos. Igualmente, permiten afirmar, sin reservas, que Gesmopoli ha servido de palanca de arranque para promover la movilidad sostenible y segura en cada uno de los polígonos en los cuales se ha intervenido. Ahora, lo imprescindible es que haya continuidad del proceso iniciado y que las medidas programadas en el plan de movilidad se ejecuten para que el cambio modal sea una realidad y no se quede solo en una declaración de buenas intenciones.

Albert Vilallonga
Tècnico de Movilidad Centro de Referencia en Movilidad ISTAS – CCOO
Más información:
www.gesmopoli.net
www.mobilitatelpla.cat

Para moverse sin humos

Hace ahora poco más de seis meses que el Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS) puso en marcha el Centro de Referencia de Movilidad Sostenible. Uno de sus primeros frutos ha sido la elaboración de dos guías, una sobre movilidad al trabajo y otra que recoge 35 experiencias y buenas prácticas, editadas en las cuatro lenguas oficiales del Estado.

Las guías son la expresión de la práctica sindical en este ámbito del conflicto social que ocupa la movilidad y que no es ajeno al mundo laboral y sindical. La sociedad pide cada vez más un cambio del modelo de movilidad y alternativas al uso abusivo del vehículo privado motorizado. Teniendo en cuenta que la movilidad por motivos laborales, la ida y el retorno al lugar trabajo, es uno de los motivos principales por los cuales nos desplazamos y que es en este tipo de viajes cuando más se utiliza el coche privado, es evidente que uno de los objetivos prioritarios para llegar al cambio de modelo debe ser promover la sostenibilidad de estos desplazamientos. El uso masivo y excesivo del coche provoca una serie de impactos graves que perjudican a los trabajadores y las trabajadoras, pero también a la ciudadanía en general y, sin duda, acaban por afectar a la competitividad del tejido productivo.

El modelo actual de movilidad al trabajo tiene graves impactos y externalidades:

✔ Una elevada tasa de accidentalidad, que comporta que los accidentes de trafico se hayan convertido en la primera causa de accidentes laborales

✔ Los accidentes de trafico *in itinere* tienen una tendencia a crecer, a diferencia del conjunto de accidentes de tráfico que empiezan a reducirse

✔ La exclusión social, puesto que no toda la población laboral tiene acceso al coche y esto provoca disfunciones y falta de oportunidades para acceder al mercado laboral.

✔ La dispersión de los centros de trabajo y la creciente congestión del tráfico, que hacen que aumente el tiempo que se dedica a los desplazamientos, con menoscabo de la conciliación de la vida laboral y familiar.

✔ El incremento de los costes directos por el uso y posesión del automóvil que deben soportar las economías familiares.

✔ Las emisiones de gases y compuestos contaminantes, principalmente el dióxido de nitrógeno (NOx) y las micro partículas (PM10), que perjudican la salud y agravan los problemas relacionados con los sistemas cardiovasculares y respiratorios.

✔ El tráfico rodado es uno de los máximos responsables de los emisiones de CO_2 a la atmósfera, que provocan el cambio climático.

De ahí la necesidad de disponer de herramientas que ilustren y faciliten la transición hacia un nuevo modelo de movilidad. Éste es el objetivo que nos ha llevado a elaborar las dos guías prácticas, como apoyo a la acción. Ambas apuestan por la promoción del cambio modal y el impulso de las acciones necesarias para defender los derechos laborales de los trabajadores y trabajadoras. Esto incluye, claro, el derecho a la accesibilidad de manera sostenible y segura.

Los guías exponen nuestras propuestas de gestión y planificación en materia de movilidad y tratan de presentar experiencias que puedan servir de ejemplo sobre cómo intervenir, mediante la acción sindical, en las empresas y en el entorno donde se localizan (polígono industrial, parque de actividades, etc.). Nuestro objetivo último es el de romper la hegemonía del coche para ir al trabajo y provocar la irrupción de un nuevo modelo de movilidad sostenible social, ambiental y económicamente, y en el que los trabajadores jueguen el papel que les corresponde.

Manel Ferri
Responsable del Centro de Referencia en Movilidad ISTAS

(MMA, Agosto 2006) (MMA, Agosto 2006)

DAPHNIA48jj 30/3/09 14:21 Página 20

Alternativas sostenibles a la movilidad en Murcia

Como ocurre en otras comunidades autónomas, Murcia padece los efectos de una movilidad basada en el uso casi exclusivo del vehículo privado. Accidentes de tráfico, contaminación y agresión al territorio son algunas de las consecuencias. Comisiones Obreras de Murcia ha enviado al nuevo director gerente de la Entidad Pública del Transporte (EPT) de la Región de Murcia, José Guillén, un documento con propuestas para una movilidad sostenible en esta comunidad autónoma. Las propuestas, que incluyen la elaboración de una ley de movilidad sostenible, ayudarían a mejorar la calidad del aire en las ciudades, además de suponer una disminución del coste económico en los desplazamientos al trabajo.

La ley de movilidad sostenible podría convertirse en una herramienta útil a la hora de eliminar los problemas de accesibilidad a los grandes centros de actividad laboral, además de aumentar la eficiencia, la sostenibilidad y la seguridad del sistema de transporte terrestre en la comunidad autónoma. Esta norma pondría en marcha instrumentos normativos de lucha contra lo que ya es uno de los más importantes problemas sociales, ambientales y económicos de nuestro tiempo: el cambio climático.

La ley de movilidad permitiría:

✔ Garantizar el derecho de la ciudadanía a la accesibilidad en unas condiciones de movilidad adecuadas y seguras y con el mínimo impacto ambiental posible.

✔ Promover una política intensa de educación ambiental en materia de movilidad sostenible.

✔ Integrar las políticas de desarrollo urbano y económico y las políticas de movilidad.

✔ Generar instrumentos de planificación, como un plan director de movilidad sostenible, planes de movilidad urbana sostenible, planes de movilidad a polígonos industriales o empresariales, planes de transporte de empresas...

Para CCOO, es necesario crear un bono de transporte público con unificación tarifaria para los trabajadores y trabajadoras que se desplacen a los polígonos industriales de Murcia. Esta medida debería ir de la mano de la mejora del servicio que ofrecen las líneas de bus que llegan hasta los polígonos, con el correspondiente aumento de la frecuencia horaria en las horas punta, y la inclusión de paradas dentro de los polígonos. La EPT ha llevado a cabo una iniciativa similar con el colectivo universitario –el unibono–, que permite el uso ilimitado de las líneas de bus del municipio por un importe único de 20 euros al mes.

Otra de las necesidades detectadas es la de elaborar un plan de movilidad urbana sostenible para el municipio de Murcia. La EPT de Murcia ha invitado a CCOO a formar parte de la futura Mesa de la Movilidad Sostenible, que estará formada por los representantes de los colectivos sociales más destacados relacionados con el sector del transporte de la comunidad autónoma. El objetivo será promover un plan regional de movilidad sostenible, a través de la creación de un foro de estudio permanente y especializado, donde se unifiquen criterios en materia de transporte, medio ambiente y planificación del territorio.

José Cánovas Martínez
Secretario de Salud Laboral y Medio Ambiente de CCOO Región de Murcia

Manuela Simón García
Técnica del Gabinete de Medio Ambiente de CCOO Región de Murcia

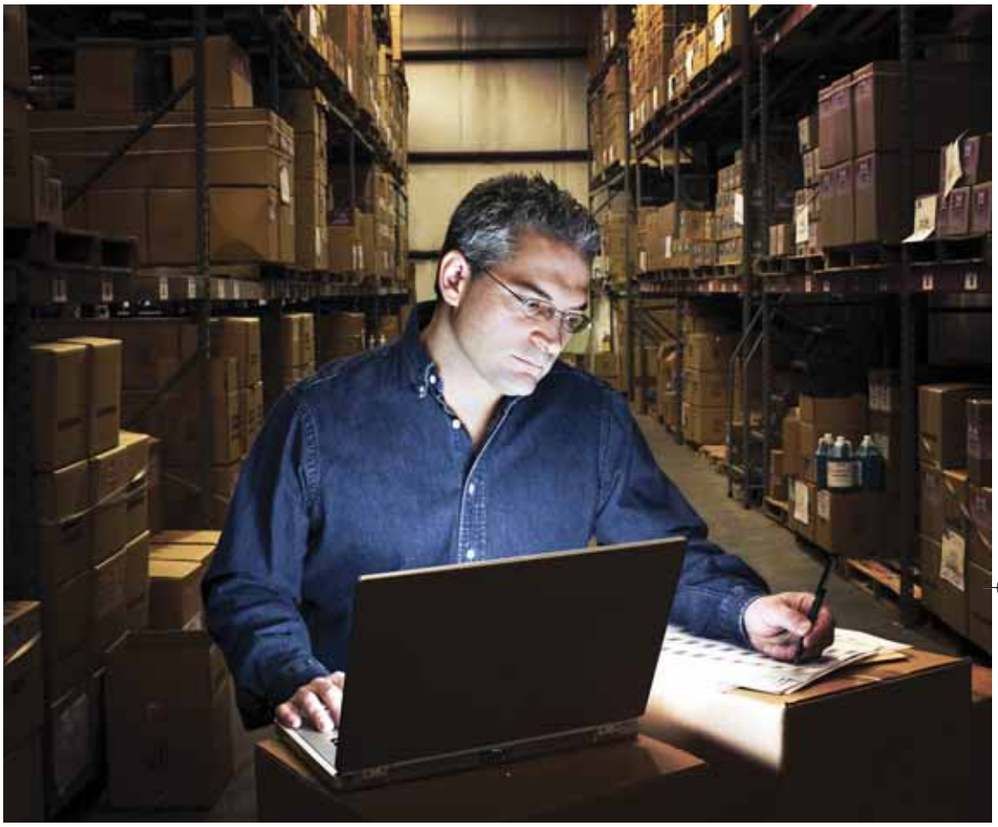
El medio ambiente es una oportunidad para el empleo

Fórmate, piensa, participa, actúa

En el actual contexto de crisis económica, social y ambiental al que nos enfrentamos, la reducción del impacto medioambiental de empresas y sectores económicos surge como una necesidad imperiosa, pero también como una oportunidad. Las empresas pueden beneficiarse de una mayor competitividad gracias a la reducción de su gasto energético y de materias primas, al tiempo que los trabajadores pueden disponer de empleos más estables y sostenibles.

En este cambio de modelo de producción es fundamental la participación y la implicación de los trabajadores, ya que en muchas ocasiones su seguridad y salud se ven comprometidas por las propias condiciones ambientales en las que desarrollan su trabajo. Por tanto, en su doble condición laboral y ciudadana, cualquier medida de mejora ambiental que se pretenda implantar en una empresa deberá contar con la implicación de los trabajadores.

Para satisfacer esta necesidad, ISTAS ha desarrollado el proyecto Informa-Ambiental, cuyo objetivo es promover el reconocimiento y el ejercicio efectivo de los derechos de acceso a la información y participación en materia medioambiental por parte de los trabajadores, y en especial de los delegados.



El proyecto se dirige a trabajadores y delegados de pymes del sector metalúrgico, químico, textil, maderero, cerámico y agroalimentario de Andalucía, Castilla-La Mancha y Galicia. Contempla cursos de formación presencial y asesoramiento personalizado para propiciar la actuación medioambiental en la empresa.

ISTAS desarrollará una serie de herramientas que sirvan de apoyo para la intervención, entre ellas, guías de actuación en diferentes aspectos ambientales, y un observatorio para el diagnóstico y la gestión ambiental de la empresa. Todos estos materiales serán de libre acceso y estarán disponibles en *www.istas.ccoo.es*

El proyecto Informa-Ambiental se realiza en colaboración con Comisiones Obreras y cuenta con la co-financiación de Fondo Social Europeo y la Fundación Biodiversidad.

"El acceso de los trabajadores a la información ambiental, clave para la participación en la sostenibilidad de los centros de trabajo"
14 cursos presenciales en ciudades de Andalucía, Castilla-La Mancha y Galicia

- Guías y estudios sectoriales sobre:
  - ✔ Situación actual de los sectores: metal, química, textil, agroalimentario, cerámica y madera
  - ✔ Sistemas de gestión ambiental ISO 14001 y EMAS
  - ✔ Gestión de residuos industriales
  - ✔ Obligaciones ambientales de la empresa
  - ✔ Gestión energética sostenible
  - ✔ Ahorro y consumo eficiente del agua en la empresa
  - ✔ Información y participación en medio ambiente en la empresa
  - ✔ Estudio de casos prácticos
- Observatorio ambiental con herramientas de diagnóstico, biblioteca virtual, foro de intercambios, etc.
- Plataforma web con información del proyecto y libre acceso a publicaciones: *www.istas.ccoo.es*

Silvina Rabach
Adjunta a la dirección de Medio Ambiente de ISTAS
srabach@istas.ccoo.es

DAPHNIA48jj 30/3/09 14:21 Página 22

Una actuación sindical logra que una empresa de limpieza habilite un almacén con todas las garantías de seguridad

El día a día de la salud laboral

A instancias del delegado de Prevención de una empresa de limpieza de edificios y locales, visitamos el almacén y comprobamos que no reunía las suficientes garantías de seguridad para los trabajadores. Contenía decenas de productos químicos, algunos identificados, otros en garrafas sin ningún tipo de etiqueta, sin que hubiera separación en función del grado de incompatibilidad. Papel en rollos o una máquina pulidora convivían junto a garrafas de gasoil. El almacén no disponía de ningún tipo de ventilación y se encuentra en los bajos de una comunidad de vecinos.

En una entrevista posterior con el presidente de la comunidad de vecinos, nos explicó que el almacén no disponía de sumideros. Los vertidos se derramaban y los sobrantes los vertían a las alcantarillas, con el consiguiente peligro de contaminación medioambiental.

Se trataba, por tanto, de una grave agresión al medio ambiente y a la salud y la seguridad, no sólo de los trabajadores, sino también de los vecinos. Nos pusimos en contacto con la dirección de la empresa y les exigimos que tomasen las medidas necesarias para subsanar todas las anomalías descritas. Al mismo tiempo, solicitamos las fichas de seguridad de los productos químicos y la evaluación de riesgos.

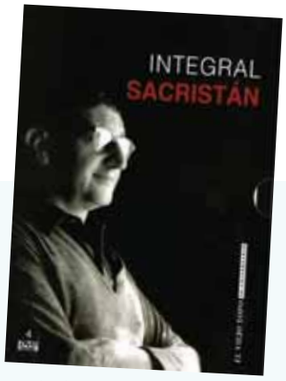
Transcurrido un tiempo sin respuesta, denunciamos los hechos a la Inspección de Trabajo, quien realizó la investigación pertinente y solicitó a la empresa:

- ✔ Un certificado de Organismo Colaborador de la Administración (OCA) en relación a la adecuación del local para almacenar sin riesgo productos químicos.
- ✔ Certificado de un OCA sobre la adecuación de la instalación eléctrica en relación, teniendo en cuenta que se almacenan productos químicos.
- ✔ Formación e información a los trabajadores de los riesgos derivados de sus puestos de trabajo en el almacén (manejo, trasvase, derrame de productos y sustancias).
- ✔ Elaborar un plan de autoprotección.
- ✔ Inutilización de la máquina pulidora del almacén al ser fuente de ignición.

La empresa acató la resolución y trasladó el almacén a un nuevo local que cumple con las condiciones que se le requiere.

África de la Cámara
Gabinete de Salud Laboral de CCOO de Ceuta

DAPHNIA48jj 30/3/09 14:21 Página 23



Integral Sacristán

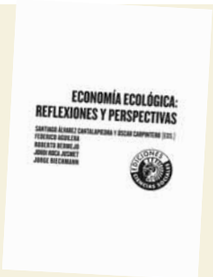
Joan Benach, Xavier Juncosa y Salvador López Arnal (eds.)
Ediciones El Viejo Topo, Barcelona 2006. Versión trilingüe (español/ catalán/ inglés). 4 DVD más un libro.

Manuel Sacristán (1925-1985) fue, no sólo el filósofo marxista español más importante de todos los tiempos, sino también un lúcido y decisivo precursor de la (aún insuficiente) asimilación de pensamiento ecologista, feminista y pacifista por parte de la izquierda europea. Por eso, el impresionante esfuerzo que han realizado el cineasta Xavier Juncosa y los profesores y activistas Joan Benach y Salvador López Arnal para reconstruir su trayectoria vital, documentar su resistencia política y poner su fértil pensamiento al alcance de un público amplio merece la mayor atención. Este esfuerzo se plasma en ocho documentales agrupados en cuatro DVD, totalizando casi 18 horas de película (los títulos son: *El joven Sacristán, Lucha antifranquista, Sacristán filósofo, Sacristán marxista, Sacristán en México, Movimientos sociales, El maestro Sacristán y Giulia [Adinolfi])*, más un libro de unas doscientas cincuenta páginas (titulado *Del pensar, del vivir del hacer*) que reúne jugosos ensayos breves sobre el polifacético pensador (y sobre su compañera de vida Giulia Adinolfi). Documentales y libro posibilitan, no sólo una inmejorable aproximación a Sacristán para –pongamos por caso– jóvenes inquietos que hoy busquen una orientación ético-política en el "mundo grande y terrible" (Antonio Gramsci) que es un mundo de las muchas crisis, sino también nuevas perspectivas para la interpretación de su trabajo, a través de la rica polifonía de entrevistas con decenas de personas –intelectuales, profesores, políticos, activistas en los movimientos sociales, escritores, artistas...– que trataron personalmente al filósofo. Para nuestro público de *Daphnia*, creo que hay que insistir en que Sacristán anticipó muchas de las cuestiones que hoy situamos bajo las etiquetas de "ecología política" o "ecosocialismo" en un momento muy temprano (desde comienzos de los años setenta), cuando la izquierda europea, muy miope y lamentablemente, interpretaba de forma mayoritaria las advertencias ecologistas como distracciones burguesas que no debían tomarse en serio. Todavía hoy, su manera abierta y antidogmática de concebir la tradición marxista sugiere caminos practicables para abordar los problemas de nuestro mundo. Como él dijo en cierta ocasión, resulta esencial saber que "el marxismo no es teoría, sino intento de programa (sobre un deseo), que se intenta fundamentar en crítica y en conocimiento científico. No se debe ser marxista (Marx); lo único que tiene interés es decidir si se mueve uno, o no, dentro de una tradición que intenta avanzar, por la cresta, entre el valle del deseo y el de la realidad, en busca de un mar en el que ambos confluyan."

Jorge Riechmann

Economía ecológica: reflexiones y perspectivas

Santiago Álvarez Cantalapiedra y Óscar Carpintero (eds:)
Círculo de Bellas Artes/ CIP Ecosocial, Madrid 2009. 216 páginas.



Economía Ecológica es el resultado de una curiosa hibridación multidisciplinar. Haciéndose eco de sus propias tesis y tratando de predicar con el ejemplo, los autores no pertenecen en exclusiva al campo económico, disciplina-eje del análisis, sino también a espacios como la ingeniería industrial e incluso la filosofía moral. ¿Qué propósito puede tener aunar tan dispares aportaciones en un único proyecto? Pues precisamente lo que en palabras del propio Óscar Carpintero, encargado de editar el libro –junto con Álvarez Cantalapiedra– y de redactar su introducción, constituye un análisis económico "abierto y transdisciplinar". Quizás sea por ello que esta obra engloba temas aparentemente dispares, pero ubicados bajo un mismo eje que tan acertadamente logra condensar su título.

La introducción de Oscar Carpintero nos aboca a la que será una de las principales líneas de debate en los capítulos: la oposición entre el enfoque económico convencional y la economía ecológica. Y este debate vertebrador, no sólo de esta obra, sino de gran parte de la literatura científica que muestra un cierto compromiso con el medio ambiente, se ubica dentro de un panorama marcado por una profunda realidad: los límites del crecimiento.

Le sigue Federico Aguilera Klink, quien, desde su manifiesta toma de posición política, realiza una crítica a la vinculación de los poderes públicos con los poderes económicos. En su pertinente evaluación, nuestro sistema democrático (estrechamente imbricado con la economía) sale mal parado. Y es que las reflexiones que plantea sobre la calidad de nuestra democracia incluyen dimensiones normalmente olvidadas por los analistas. La apuesta de Aguilera es clara: la calidad de una democracia no se mide tan sólo por la participación electoral.

Por su parte, Roberto Bermejo aborda dos temáticas fundamentales relacionadas con la movilidad: la política de transporte en España y la crisis derivada de la escasez del petróleo. En el caso del transporte, realiza una interesante comparativa internacional, en la que España sale muy mal parada en cuestiones de movilidad y eficiencia, y en cuanto al desarrollo de las redes de alta velocidad. En el caso del petróleo ilustra con datos y gráficos lo que es en la realidad la "crónica de una muerte anunciada".

En su capítulo, Jordi Roca ahonda en la crítica de las bases de la economía neoclásica, a la par que esboza ideas para la construcción de instrumentos de política ambiental efectivos. Su análisis propone además una tipología de instrumentos y un análisis de los mecanismos de sanción o incentivo.

Jorge Riechmann concluye esta compilación aportando un enfoque distinto. El giro que propone podría entenderse como una cuestión filosófica-práctica, que consiste en estructurar una racionalidad ecológica, repensando conceptos como el valor, y construyendo un pensamiento *acotado* que permita, a la vez, pensar el sistema en su complejidad.

En resumidas cuentas, esta obra resulta una herramienta útil para pensar de forma crítica el ahora, a la par que para integrar nuestras impresiones sobre los diferentes conflictos ecológicos que sacuden el mundo en un pensamiento sistémico y sistemático, atendiendo al todo sin perder la visión de las partes.

Albert García Arnau

Llorenç Serrano

Nuevo secretario confederal de Medio Ambiente de CCOO

Llorenç Serrano, barcelonés de 45 años y una amplia trayectoria ecosindical, es el nuevo secretario confederal de Medio Ambiente de CCOO. Ante la crisis actual, el nuevo responsable alerta de las tentación que puedan tener algunos gobernantes a la hora de rebajar las exigencias medioambientales

☐ La nueva dirección de CCOO ha decidido dividir la antigua Secretaría de Medio Ambiente y Salud Laboral.

La nueva estructura va a permitir dedicar más recursos humanos a desarrollar políticas de sostenibilidad dentro del sindicato. Si conseguimos, además, coordinar los aspectos de salud laboral y medio ambiente, en principio la división tiene que ser positiva y dar más presencia a los temas medioambientales en el mundo laboral.

☐ A nivel internacional se reconoce el trabajo técnico-político que ha realizado CCOO, pero para algunos el medio ambiente sigue siendo la "María".

Socialmente se han conseguido objetivos ambientales ambiciosos, pero aún no hemos logrado del todo que el medio ambiente se incorpore a la práctica cotidiana del sindicato en la empresa. En una situación de crisis como la actual, debemos ser capaces de conseguir trasladar la idea de que la *ambientalización* de los procesos productivos es un vector necesario en la salida de la crisis.

☐ Ya que hablamos de crisis, hay algunos síntomas preocupantes que apuntan a que se pueden relajar las políticas de protección de la naturaleza.

Estamos en una situación complicada. Una parte muy importante de los agentes económicos y de los responsables políticos piensan que las exigencias ambientales son un lujo de sociedad rica y, por tanto, unos objetivos que deben relajarse, pero debería ser al revés. En un momento de crisis hay que tomar medidas que nos permitan abordar la salida con un modelo de producción distinto del que nos llevó a la misma. El aspecto medioambiental no es el único, pero si es imprescindible para salir de la crisis. Es necesario conseguir una movilidad sostenible para los trabajadores, apostar por el ahorro y la eficiencia energética y adaptarse a las medidas europeas cada vez más exigentes, porque para Europa son una garantía de la mejora de la competitividad respecto a otras economías.

☐ La Secretaría se va a estructurar en dos departamentos, uno de medio ambiente y otro de movilidad

Uno de mis objetivos va a ser impulsar la movilidad sostenible. Como sindicato le reprochamos a la Administración que no está preparada para abordar las necesidades de movilidad del siglo XXI, que piensan más en términos de infraestructuras que en necesidades y servicios. Para ser coherentes, debemos aplicarnos la misma receta. Debemos dejar de pensar sólo en las infraestructuras como elementos para la dinamización de riqueza –que lo son- y pensar también que están al servicio de la ciudadanía, como la enseñanza o la sanidad.

☐ La lucha contra el cambio climático será otra de tus prioridades.

Vamos a seguir manteniendo y reforzando la lucha contra el calentamiento global y en la articulación de medidas de mitigación. Nuestra apuesta energética pasa por el ahorro y la eficiencia energética, las energías renovables y que cualquier otra opción sólo sea transitoria. Pero queremos profundizar en otros frentes: potenciar la relación de las estructuras del sindicato en los territorios y en las federaciones, comprobar hasta qué punto se articulan en las empresas los temas medioambientales y cómo pueden ser fuente de mayores derechos para los trabajadores. Nos interesa conocer buenas experiencias para trasladarlas al conjunto de la organización. Debemos llenar de contenido el trabajo de los delegados de medio ambiente para sacarles toda la utilidad posible. Y conseguir tener una voz propia como trabajadores en la aplicación de algunas normas medioambientales. Deben ser un medio para conseguir nuevos derechos.

"El debate sobre la energía nuclear es decidir qué hacemos con las centrales realmente existentes"

☐ El modelo energético está en el centro de todos los debates. ¿Qué posición tiene CCOO respecto a la energía nuclear?

La que se ha aprobado en el último congreso de CCOO hasta que se defina en la conferencia sobre energía que se celebrará el año que viene. Se aprobó una enmienda transaccional, que incluye conceptos como la necesidad de energia suficiente y a un costo asumible, y sobre todo, la apuesta por el ahorro, la eficiencia y las renovables. Dicho esto, estamos por el cierre de Garoña, no aceptaríamos nuevas plantas y sobre las existentes queremos un plan de cierre, donde podemos hablar de hasta dónde debe llegar su vida util. Decimos también que podemos revisar esta posicion el día que la tecnologia nuclear supere los actuales inconvenientes. A nivel personal, creo que el debate de verdad es qué hacemos con las centrales realmente existentes. No hay ninguna empresa dispuesta a abrir nuevas plantas en España. Por razones económicas y por lo difícil de conseguir los consensos necesarios. Para las ya instaladas yo consideraría las propuestas de alargar su vida útil a cambio de socializar los beneficios de su actividad una vez amortizadas. Socialización en forma de inversion en el territorio y de recursos para el desarrollo de renovables.

Daphnia